

Modell Eisen Bahner
ISSN 0026-7422 2A 11059 E 6/94
DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00
4 391105 904000
Jenseits vom Ärmelkanal
ENGLAND:
Hello, good bye
DEUTSCHLAND:
Traumzug Talgo
MODELLAND:
Anlage zum Vergnügen
BASTELLAND:
Häuser aus Karton
Paris - London
Modell Eisen Bahner TEST
N-Pendolino
von Trix
DB-03
von Märklin

Modell Eisen Bahner

INHALT 6'94



Daß Dörfer Seilbahnen haben, ist in Touristikgebieten üblich. Daß sich in einem Dorf hinter dem Stationsnamen Seilbahn eine U-Bahn verbirgt, ist unüblich. **Seite 9.**

Zum Titelbild:
Das Königreich jenseits des Ärmelkanals ist nicht mehr nur mit Nordirland und den Commonwealth-Mitgliedern vereinigt, sondern auch mit dem europäischen Festland. Das hat 30 Milliarden Mark gekostet; wir konnten uns eines preiswerteren Alternativvorschlags nicht enthalten.
Der SBB-Aussichtswagen stammt von Roco, das U-Boot ist unschwer als modifizierte exDR-BR 219 von Gützold zu erkennen, und das sonstige Zubehör wurde im Aquarienladen erstanden. Der Ärmel im Kanal war einst bestes Stück des Chefs vom Dienst.
Foto: A. Stirl

VORBILD

MODELL





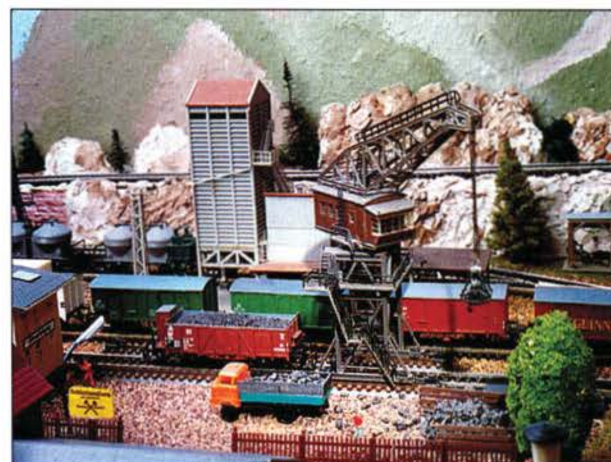


Erste Versuche, die Kästen von Eisenbahnwagen bogenabhängig zu neigen, fanden in England statt und sind im Nationalen Eisenbahnmuseum in York neben vielen weiteren Delikatessen zu sehen. **Seiten 23 bis 25**



Talgo ist ein Begriff aus der Welt der Eisenbahn. Aber wie das so ist: Oft benutzt man Wörter, ohne um ihren ganzen Inhalt zu wissen. Wir schließen die Lücke. **Seiten 10 und 12.**

RUBRIKEN



Anlagen von Könnern sind oft so über jede Kritik erhaben, daß sie ungewollt zum Alpdruck für den „Normalbahner" werden können. Wir brechen eine Lanze für den Spaß an der Sache. **Seiten 48 bis 50.**



Erste Versuche, die Kästen von Modellbahnwagen bogenabhängig zu neigen, fanden in Nürnberg statt und sind auf der Testanlage der Redaktion ModellEisenBahner untersucht worden. **Seiten 42 und 43.**

NATURSCHÜTZER

Ich möchte Ihnen meine tiefe Betroffenheit über das Vorgehen der Kieler Naturschützer mitteilen. Unwillkürlich muß ich an Worte von Böll denken: „...die Inkarnation der Dummheit"!
Für solche umweltkriminelle Spitzenleistung müßte der Vorstand in Kiel zurücktreten. Da ich seit 25 Jahren aktiver Ornithologe und Umweltschützer und gleichzeitig von Kindesbeinen an mit der Bahn im Saaletal groß geworden bin, sind mir beide Anliegen gleichermaßen vertraut und erhaltenswert.
Ebensolche Wut bekomme ich, wenn „Naturschützer" gegen den Bau von Windkraftanlagen Sturm laufen mit den Argumenten, es werde das Landschaftsbild zerstört und ein Vogelsterben provoziert – was für ein Unsinn.
Der Naturschutzbund-Vorstand in Kiel sollte sich besser um tausendfachen Tiermord und krebserregenden Dieselsmog längs der Bundesstraßen und Autobahnen in Schleswig-Holstein kümmern!

S. Püschel, 06667 Leißling

★

Es wird leider immer wieder von Umweltschützern(?) das umweltfreundlichste Verkehrsmittel in seiner Entwicklung behindert. Die „Grünen" haben in Österreich auch laut gegen den Semmering-Basistunnel protestiert. In diesem Fall will man offensichtlich zum Ausdruck bringen, daß die elektrische Energie die Umwelt zu stark belastet. Dann wäre es aber angebracht, eine Alternative anzubieten; der Dieselbetrieb kann es ja wohl nicht sein.

Ch. Danninger, A-8786 Rottenmann

**Liebe Leser,
da ist Kuddelmuddel entstanden. Im MEB-Fahrzeug-Lexikon 3/94 haben wir zum richtigen Text der Karte DB 705 001 die falsche Zeichnung gebracht. Diese Karte nicht sammeln! In Heft 5/94 haben wir die Karte noch einmal abgedruckt, mit der richtigen Zeichnung zum richtigen Text – und diesmal zum Sammeln.
Wir bitten um Nachsicht.**

Ihre Redaktion MEB

Modell Eisen Bahner

RENNRÖHRE

Zu Ihrem Heft 4/94: Danke für den Artikel „Mit High Speed durch Tunnelröhren". Endlich wagt es jemand, den Wahnsinn unserer Zeit einmal offen an- und auszusprechen. Wenn man heute mit der Bahn unterwegs ist, ist die Raserei des ICE ja nur schwer zu umgehen, weil es kaum andere gute Verbindungen gibt. Es stellt sich die Frage, ob es nicht sinnvoller ist, ein Netz von guten Verbindungen flächendeckend anzubieten als nur die Raserei zwischen den großen Städten. Was nützt es schon, wenn man von einer Großstadt in die nächste gelangt, aber dann nicht mehr weiter in den nächsten kleineren oder mittleren Ort? Dann muß halt wieder das Auto herhalten.

B. Gregor, 366272 Niederaula

★

Endlich hat mal jemand entdeckt und ausgesprochen, daß man das Thema „Rennröhren" mal von einer anderen Seite aus betrachten kann. Sie sprechen meinen Mitlesern und mir aus dem Herzen – nur wird es in den entsprechenden Etagen niemand hören wollen.

R. Schmidt, 91207 Lauf (Pegnitz)

★

Bislang konnte die Bahn ja ungestraft Milliardenbeträge verbraten, denn aus der Steuerkasse flossen die Mittel immer wieder nach. Und wenn im Münchner Bundesbahnzentralamt ein InterCityExpress entwickelt wurde, war es automatisch das Größte. Wettbewerb? Messen an anderen europäischen Entwicklungen? Können wir allein viel besser!
Nun haben wir den Salat, die Franzosen fahren uns davon, die Schweden sind viel billiger und erzielen den gleichen Effekt: Vielleicht hat Herr Dürr als Nichteisenbahnbeamter die Kraft, die alten Zentralamtsdenkweisen zu brechen und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen höher zu werten als Prestigedenken.

H. Naumok, Salzgitter

FAHRPULT OK, DATEN UNGENAU

Danke, genau dieses Fahrpult fehlte uns, um mit unserer gerade auf Faulhaber-Motor umgerüsteten 25 Jahre alten Trix-Express-01 ungetrübte Freude zu erleben.
Daß im Schaltplan P 06 und R 05 zweimal auftauchen und im Text D 04 eigentlich D 05 meint, waren für uns (Vater und Sohn) kein ernsthaftes Problem, auch nicht ein fehlender Oszillograf. Problematisch war vielmehr der Kurzschlußschutz aus R 16 und BC 107. Diese Bestückung setzt Stromaufnahmen kleiner 150 mA voraus. Wir haben von 3,9 auf 2,4 Ohm geändert und fahren jetzt unabhängig von der Anhängelast sichere 100 km/h. Ausrollen und Rangieren sind traumhaft echt.

M. Weigel, 59557 Lippstadt

MARKTLÜCKEN

Wer sich als N-Bahner der Deutschen Reichsbahn verschrieben hat, hat es nicht leicht. Die Modellbahnindustrie hat zwar gute Modelle der Baureihen 143, 155 und 232 der exDR im Angebot, aber wichtige Modelle, wie die der Baureihen 110, 114, 202 und 204 fehlen immer noch. Ein Selbstbau ist wegen der Kleinheit der Modelle schwierig. Darum bitte ich die Industrie, nach über drei Jahren Einheit endlich das Baureihenangebot zu erweitern.

S. Bengsch, 39122 Magdeburg

HEIZLOKOMOTIVEN

Mit zu den letzten Dampf-Heizlokomotiven der DR zählten die 50 3661 und 52 8091 im Betriebshof Bautzen. Bevor ich sie noch einmal fotografieren konnte, mußte ich eine Fotogenehmigung von der Bahndirektion Dresden einholen und mich vertraglich verpflichten, keine dieser Aufnahmen zu veröffentlichen.
In Bautzen jedoch herrschte eitel Sonnenschein. Die 50 3661 stand noch unter Dampf, die 52 8091 wurde extra für mich aus dem Schuppen geholt. Und als ich fragte, ob man nicht beide nebeneinander..., entgegnete man mir: „Kein Problem."
Die Freundlichkeit der Kollegen in Bautzen war einmalig. Ich möchte ihnen dafür ausdrücklich danken, da man so etwas heutzutage nicht mehr überall findet und die Dampfer beim Erscheinen dieses Briefes nicht mehr in Bautzen sein werden.

S. Kloseck, 99091 Erfurt

STADTBAHN-ZUWACHS

Sie berichteten in Ihrer Ausgabe 3/94 auf Seite 13 unter NACHRICHTEN über die Zweisystem-Stadtbahn Karlsruhe. Hierzu möchte ich die Pauschalangabe von 400 Prozent Fahrgastzuwachs etwas spezialisieren:

	vor Stadtbahn Sept. 1992	mit Stadtbahn März 1993	Zuwachs (in %)
w	488.400	2.064.378	423
sa	39.000	263.126	75
so	6.200	227.478	3.669
su	533.600	2.554.976	479

w=werktags; sa=sonnabends; so=sonntags; su=Summe

Zusätzlich eine Korrektur: Die Straßenbahn in Karlsruhe fährt nicht mit 600, sondern mit 750 Volt Gleichspannung.

H. Mössinger, 76149 Karlsruhe

PIKOBELLO

Am 27. März erkundigte ich mich telefonisch bei Piko in Sonneberg, ob der bisher im Sortiment geführte Dieseltriebwagen der BR 85 noch greifbar sei. Es gab ihn noch. Wer aber beschreibt mein Erstaunen, als mir das Piko-Päckchen bereits am 30. März zugestellt wurde? Hierfür möchte ich Piko meinen ganz besonderen Dank aussprechen, denn das ist kein Einzelfall. Schon einmal hatte ich um einige kleinere Ersatzteile gebeten. Auch damals geschah das prompt und kostenfrei.

W. Dittrich, 51375 Leverkusen

KUNST-SPRAYER

Das Thema Graffiti in Heft 2/94, von Herrn Rettensteiner angesprochen, beschäftigt mich noch immer. Vielleicht widerfährt ihm irgendwann das große Glück, daß einer dieser „Kunst"-sprayer seinen Pkw – so er einen solchen sein eigen nennt – als Objekt seiner Freizeitbeschäftigung auswählt. Ob der so Beglückte dann auch noch das „buntere Erscheinungsbild" preisen wird? Oder ob er möglicherweise nicht eher in seinen zu erwartenden Reaktionen „autoritären und faschistoiden Weltbildern nachhängt?

H. Götte, 10969 Berlin

Strapazen in Paderborn

Das vorweg: Einer der zahlreichen Anträge an den 37. Verbandstag des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde, nämlich sich aufzulösen, fand keine Mehrheit. Es gibt den BDEF also noch.
Ansonsten tagten die Delegierten am Freitag, dem 13. Mai, geschlagene zehn Stunden in Paderborn und zweifelten zwischenzeitlich, ob es denn noch opportun sei, sich mit „Freunde" anzureden.
Zwei Gruppierungen bestimmten die Situation: Eine Gruppe, die zum Verbandsvorsitzenden Schacht mit weiteren fünf Vorstandsmitgliedern stand, und eine zunächst fast gleichstarke Oppositionsgruppe, die sich um die Vorstandsmitglieder Müller und Reichert sowie den Vorsitzenden des Z-Club International, Roland Kimmich, gebildet hatte. Der Vorstand war bereits im Laufe des gesamten vergangenen Jahres durch Vorwürfe, Einsprüche, Indiskretionen gehalten gewesen, sich mehr mit diesen mißlichen Angelegenheiten zu beschäftigen als sich einer konstruktiven Verbandsarbeit zuzuwenden. Das schlug um so negativer zu Buche, als durch die Gründung des Museumsbahn-Dachverbandes und die unklare Finanzlage des BDEF, die sich auf dem letzten Bundesverbandstag in Potsdam offenbart hatte, bis zum 31. Dezember 1993 nahezu 50 Vereine aus dem BDEF ausgetreten waren.
Natürlich ist es nicht nur legitim, sondern kann sogar förderlich sein, eine Opposition zu bilden. Natürlich ist es legitim, wenn die Opposition versucht, mit dem gesamten zur Verfügung stehenden Instrumentarium eines von einer demokratischen Satzung bestimmten Vereins die gegensätzliche Meinung durchzusetzen und die andere Seite in die Enge zu treiben. Nur kommt es halt schlecht an und man muß sich über das Echo nicht wundern, wenn ein nicht entlasteter Schatzmeister seine mündlichen Ergänzungen zu den schriftlich vorgelegten Jahresabschlüssen über die Finanzlage des Verbandes „perfide mißbraucht", wie es ein Delegierter ausdrückte, um neben der Sachdarstellung zu einen „Rundumschlag" gegen die Arbeit des Vorsitzenden, des Vorstandes und gegen die Tätigkeit der Kassenprüfer auszuholen und allen Unfähigkeit vorzuwerfen. Das vermerkten die Delegierten dann auch mit entsprechendem Unmut.
Die Delegiertenversammlung honorierte auch in keiner Weise den Versuch des Vorstandsmitgliedes Reichert, in einem bekannt gewordenen internen Brief an seine Mitvorstandskollegen diesen verfassungswidrige Umtriebe vorzuwerfen und die Vorlage einer schriftlichen Erklärung zu verlangen, aus der hervorgehe, daß sie keiner extremistischen Partei oder verfassungsfeindlichen Gruppierung angehören oder angehört hätten. Die Quittung war laute und nahezu einhellige Empörung.
Nach zähen Regelungen vieler verfahrenstechnischer Belange und aufreibenden Abstimmungsrunden gelang es in später Nachtstunde, den Verbandstag mit der Abwahl der Vorstandsmitglieder Peter J. Müller als Schatzmeister und Joachim Reichert als Stellvertretender Vorsitzender und Ressortleiter Modellbahn zu Ende zu bringen. Neu gewählt wurden an ihre Stelle Reinhard Bock von den Eisenbahnfreunden Hameln als Schatzmeister und Kurt H. Erat vom MEC Karlsruhe als Stellvertretender Vorsitzender und als Ressortleiter Modellbahn.
Hoffen wir, daß nach Erledigung der mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwartenden Einsprüche Vorstand und Bundesverband endlich in konstruktiver Ruhe zu den Arbeiten übergehen können, die dringend zur Erhaltung des Verbandes und zur Unterstützung der Vereine zu erledigen sind.
Der nächste Verbandstag findet nicht, wie auch beantragt, in Stuttgart, sondern in Bonn statt.

F. Borchert

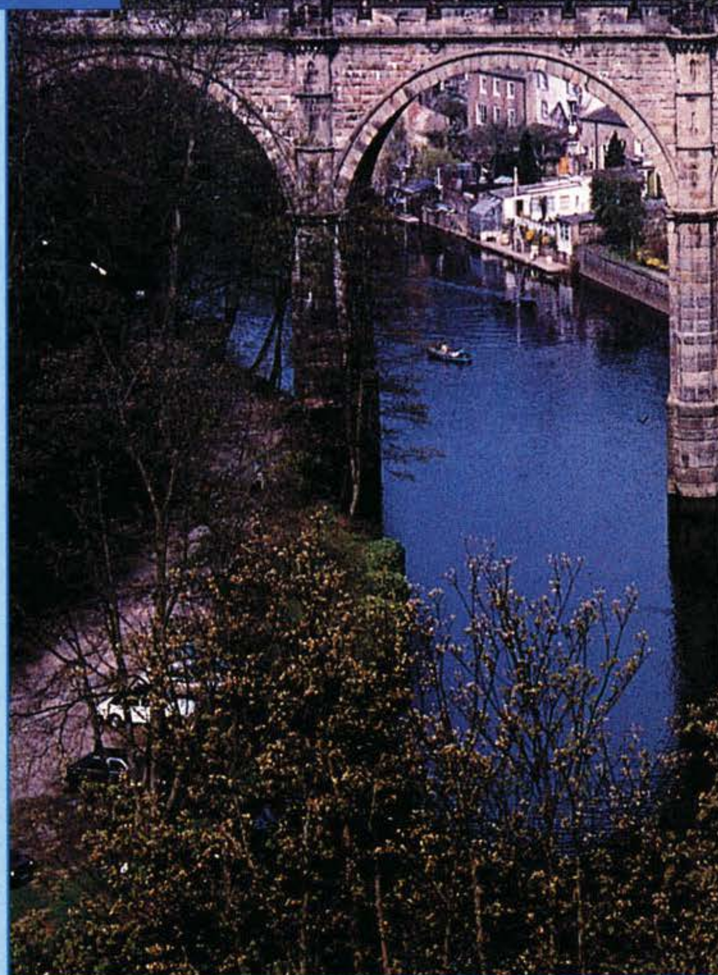


Nebenbahnidylle zwischen Salzwedel und Steinitz im Frühjahr 1994.

Foto: mebs

Nach fast 170 Jahren hat die in England entstandene Eisenbahn den Kontinent auch physisch erreicht: Die Queen und Frankreichs Präsident eröffneten am 6. Mai 1994 den Eisenbahntunnel durch den Ärmelkanal. Der Neubeginn birgt indes einen Abschied in sich: Die 1948 inkorporierte Britische Staatsbahn British Rail (BR) wurde mit Wirkung vom 1. April 1994 privatisiert. Grund genug für einen nostalgisch gefärbten Rückblick.





Welcome! Eine „typisch englische" Kleinstadt, ein Naturstein-Viadukt und Mal

Hello, g

Eisenbahn in England – für mich war das seit mehr als einem Vierteljahrhundert British Rail. Vorn und hinten mit gelben Blechen vernietete Abteilwagen, die zu zwei oder mehreren zusammengekuppelt als Triebwagen durch die Lande dieseln oder bei Geschwindigkeiten bis100 mph (160 km/h) aus Seitenstromschienen regelrechte Funkengewitter ziehen; bis in unsere Tage aus schnörkelhaft verschraubte Dreissigmeterschienen bestehende Hauptstrecken und die ersten High Speed Trains, die aus dem chronischen Geldmangel die Tugend der schnelleren Nutzung vorhandener Infrastruktur machen (siehe MEB 2/93); Kohle-Ganzzüge, die im Merry-go-round-Karussell zwischen Grube und Kraftwerk pendeln und gotisierende Bahnhofs-Kathedralen in der Großstadt, Great Western-Grandezza, LNER-Rekorde, Midland Main Line, neueröffnete Nebenstrecken.



TITEL-THEMA

Eine Epoche geht zu Ende.

British Rail – was war das eigentlich?

Grouping

In ihrem Mutterland war die Eisenbahn bis 1914 reine Privatsache. Rund 150 Eisenbahngesellschaften fuhren Jahrzehnte ihren Anteilseignern schöne Dividenden ein. Die Konkurrenz der anderen Verkehrsmittel war klein, der Wettstreit der Bahngesellschaften untereinander vehement. Karten aus dieser Zeit ähneln in ihrer verwirrenden Farbenvielfalt dem Schnittmusterbogen einer Modezeitschrift. Dabei war es durchaus üblich, daß sich mehrere Gesellschaften in gewisse Schienenstränge teilten, Lokomotiven in „fremden" Schuppen übernachteten, bewässert, bekohlt und mit Öl für die Laternen versorgt wurden. Umfangreiche Vertragswerke legten noch den Preis des geringsten Strohlagers für den Hilfsbremser einer Gesellschaft im Ledigenheim der anderen fest.

So hätte es nach dem Willen der Eisenbahnbarone auf ewig weitergehen können. Doch der nationale Notstand des Ersten Weltkriegs erforderte lenkende Eingriffe des Staates in die fast grenzenlose Wettbewerbsfreiheit der Bahnen.

Nach dem Ende des Krieges war



Historie: Einer der ersten Pacer-Schienenbusse, Leyland National-Buskarosserien auf Zweiachs-Fahrwerken (Knaresborough, North Yorkshire).

chen Eisenbahn übernehmen, um sie effektiv zur Landesverteidigung einsetzen zu können.
Nach dem Krieg kam die Labour Party an die Regierung. Und Labour führte das Wort „Verstaatlichung" im Banner. Dabei stand der öffentliche Verkehr ganz oben auf der Liste. Heraus kam am 1. Januar 1948 ein Zeit seines Bestehens ineffizientes Monstrum: die British Transport Commission (BCT).
Die BTC war für ALLES zuständig: für alle Eisenbahnen, alle Binnenschiffahrtswege, aber auch große Teile des Straßenverkehrs (sowohl für Reisende als



Englisches „Design" an einer Lok der Baureihe 03, die hier im Hauptbahnhof von Newcastle wahrhaftig einen rundkonischen Schornstein auf der Dieselhaube spazierenwartet.

auch für Güter), für die Mehrzahl der Seehäfen ebenso wie für den öffentlichen Verkehr im Großraum London.
BTC-Unternehmen beschäftigten rund 873.000 Mitarbeiter, drei Viertel davon Eisenbahner. Die einzelnen Betriebsteile – also auch British Rail, wie es fortan hieß – waren in Executives organisiert, die sich in kleineren oder größeren Kompetenz-Dschungel- ➪

England die Eisenbahnfreunde vom Kontinent stilvoller begrüßen?

ood bye

auch in Großbritannien nichts mehr wie vorher. Die Vielfalt der Eisenbahngesellschaften mußte einer gebündelten Struktur weichen: Beim Grouping zum 1. Januar 1923 gingen nicht weniger als 123 Eisenbahngesellschaften in den „Großen Vier" auf.
Die Konstruktion der Big Four aus Southern Railway (SR), Great Western Railway (GWR), London, Midland & Scottish Railway (LMS) sowie London & North Eastern Railway (LNER) war bis zum nächsten nationalen Notstand erfolgreich. Im Zweiten Weltkrieg mußte die Regierung wiederum die letzte Verantwortung in Sa-



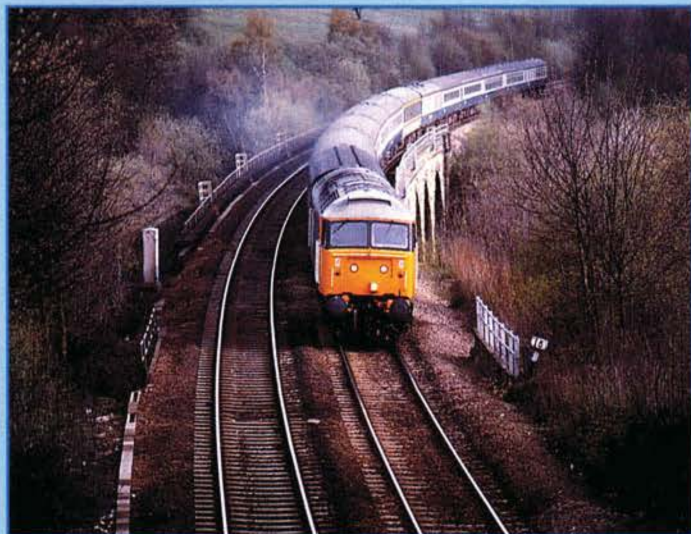
Dean, Hampshire - verließe Miss Marple hier den nachmittäglichen Uralt-Triebwagen (Class 205, No. 1124), niemand wäre erstaunt.

größeren Kompetenz-Dschungelkriegen aufrieben. Und das, obwohl in der Nachkriegs-Depression ohnehin kaum Mittel für die Erneuerung und Konsolidierung von Anlagen und Betriebsmitteln zur Verfügung standen.

Sanierung

Ende der 50er Jahre war auch dem letzten Verantwortlichen klar, daß es so nicht weitergehen konnte. Resultat der Untersuchungen gleich zweier Kommissionen war zum 1. Januar 1963 die Gründung des British Railways Board (BRB). Das Amt des ersten Vorsitzenden wurde einem gewissen Dr. Beeching auferlegt. Unter seiner Ägide erschien der berüchtigte Beeching-Report. In dessen Gefolge begann die noch heute von britischen Eisenbahnfreunden nur mit brechender Stimme ausgesprochene „Beeching Axt" (Beeching Axe) ihr zerstörerisches Werk im schier unüberschaubaren Dickicht der Nebenstrecken.

Allerdings hat nicht erst Beeching die Axt aus dem Schuppen geholt: Von 1948 bis 1962 ging die Reisendenzahl nur um sieben Prozent zurück, aber 35 Prozent der Reisezugbahnhöfe waren stillgelegt worden.



Midland Main Line - ein lokbespannter Cross Country IC quert den Viadukt von Dronfield, hat also bald den Hauptbahnhof von Sheffield erreicht.

Tradition und Fortschritt – zwischen diesen beiden Polen wurde die BR-Entwicklung stets hin- und hergerissen. So wurde anfänglich noch mit Nachdruck am Bau von Dampflokomotiven festgehalten – dafür sind viele Eisenbahnfreunde heute dankbar. Aber schon Mitte der 50er Jahre fiel die grundsätzliche Entscheidung für die Dieseltraktion. Verfrüht, wie sich zeigte, denn weder Eisenbahn noch Industrie verfügten über genügend Erfahrung auf diesem Gebiet.

Die ersten Serien von Dieseltriebfahrzeugen glänzten denn auch vor allem durch Unzuverlässigkeit und hohe Ausfallquoten. Darüber hinaus wurden noch bis 1960 Dampflokomotiven gebaut und beschafft, deren jüngste beim allgemeinen BR-Dampf-Ende nach sieben Dienstjahren verschrottet wurden.

Express- und Schnellzugwagen wurden nach alter britischer Tradition in ausreichender Anzahl für jede nur vorstellbare Bedarfsspitze – etwa im Feiertags- oder Ferienverkehr – vorgehalten. 1959 benötigte British Rail von den 18.500 Faltenbalg-D-Zugwagen im Jahresdurchschnitt 5.500. 8.900 kamen nur während der sommerlichen Ferien- und der Weihnachts-Spitzenverkehrsbelastung zum Einsatz, davon 2.000 Exemplare lediglich an zehn Tagen des Jahres.

1948 waren 60 Prozent der beförderten Gütertonnage Steinkohle. Dafür wurden fast 650.000 Zehntonner-Kohlewagen langsam, weil ungebremst, zwischen Kohlegruben und Abnehmern hin- und hergeschunkelt. Als schwächstes Glied hemmten sie den Betrieb aller anderen Dienste. Die Anzahl gebremster Güterwagen nahm zwar allmählich zu, doch behielt man zunächst das traditionelle Vakuum-Bremssystem bei.

Der Modernization Plan von 1955 wäre eine Gelegenheit gewesen, die Bremsen BR-weit auf Druckluft umzustellen, aber dieser Beschluß fiel erst 1963. Da waren ein Großteil der neuen Diesellokomotiven und -triebwagen schon gebaut und vakuumgebremst in Dienst gegangen.

Bis zum Ende der 70er Jahre blieben die aufeinander folgenden Regierungen (erst Konservative, später Labour) bereit, die Betriebsverluste des schlanker gewordenen Unternehmens zu tragen. Mit der Rückkehr der Konservativen an die Macht hatte diese Praxis allerdings 1979 ein Ende. Der Auftrag ans neue British Railways Board hieß 1984: Die Staatszuschüsse müssen auf ein viel niedrigeres Niveau zurückgefahren werden.



Name: Network SouthEast, besondere K



Moderne Zeiten auf der East Coast Main Line: Eine Class 91 schiebt ihren auf 200 km/h begrenzten IC 225 nördlich von York südwärts.

Sektorialisierung

So trat im selben Jahr eine angebotsorientierte Gliederung in Kraft. „Die Firma" bestand seither aus eigenständigen Sektoren: InterCity, Network SouthEast, Provincial, Railfreight und Parcels. Railfreight wurde Anfang der 90er Jahre wohl bereits im Hinblick auf die nun anstehende Privatisierung in Trainload Freight (Ganzzüge) und Railfreight Distribution (Verteilerverkehr) aufgeteilt.

Das Streckennetz war diesen Betriebszweigen nach hauptsächlicher Nutzerschaft zugeordnet. Jeder Sektor verfügte über eige-



InterCity Great Western - die Strecke folgt zwischen Reading und Bath über viele Meilen dem restaurierten und betriebsfähigen Kennet & Avon Canal.



...n: Stromschienenbetrieb herrscht vor - mit blitzenden Begleiterscheinungen.

ne Betriebsmittel. Fuhr ein Railfreight-Güterzug über eine dem Sektor InterCity als Prime User (Primärnutzer) zugewiesene Strecke, waren ebenso Streckenbenutzungsgebühren fällig wie für den umgekehrten Fall, daß ein InterCity-Zug bei der Bahnhofseinfahrt über ein Stück Provincial-Schiene rollen mußte.
Übrigens: Das Ende der Regions kam 1990. Dies nahm der etwas provinziell benannte Sektor Provincial zum Anlaß, sich den positiver klingenden Namen Regional zuzulegen.

InterCity

Der InterCity-Sektor schickt in Europa die meisten Züge mit Geschwindigkeiten von 160 km/h und mehr auf die Reise.
Auf der West Coast Main Line (WCML) von London Euston Station über Birmingham und Manchester nach Glasgow, seit 1974 komplett unter Draht, sind dies Ellok-bespannte Wendezüge.
Ansonsten sind die dieselbetriebenen High Speed Trains (IC 125) unumschränkte Herrscher auf den ehemaligen Great Western-Rennstrecken von London Paddington Station aus nach Westen, über Bristol bis nach Wales oder nach Devon und Cornwall. Hier liegt mit Penzance der westlichste InterCity-Endpunkt im British Rail-Netz.
HSTs beherrschen auch die Midland Main Line (MML) London St.Pancras–Nottingham/Derby–Sheffield, von wo aus eine Verbindung zur East Coast Main Line (ECML) London King`s Cross-Leeds / York-Edinburgh besteht.
Seit Juli 1991 ist die ECML komplett elektrifiziert. Zwischen London und Edinburgh fahren nun die potentiell 225 km/h schnellen InterCity 225-Wendezüge mit einer E-Lok am nördlichen und einem Steuerwagen am südlichen Zugende. Diese als Class (Baureihe) 91 geführten Lokomotiven wurden zwischen Peterborough und Grantham (wo Mallard vor 56 Jahren rekordrannte) mit bis zu 260 km/h getestet. Allerdings ist die Geschwindigkeit der IC 225 auf 200 km/h begrenzt, bis auf der ECML ein Linienzugbeeinflussungssystem installiert sein wird.
Seit dem Geschäftsjahr 1987/88 erhielt der InterCity-Sektor als erster keine Staatszuschüsse mehr. Durch Rationalisierung, produktivere Fahrzeug- und Streckenunterhaltungsmaßnahmen und nicht zuletzt durch hohe Tarife fuhr InterCity in die schwarzen Zahlen. Der Profit von InterCity betrug im Haushaltsjahr 1992/93 65 Millionen £ (£ = 2,60 DM).





Regional: Klimatisierter VT der Reihe 158 bei der Ausfahrt aus Sheffield.

Network SouthEast

Network SouthEast leistet die „Nicht-InterCity-Dienste“ in einem Gebiet 130 km rund um London. Das 3.750 Streckenkilometer umfassende Netz ist zu drei Vierteln elektrifiziert (zumeist 750 Volt mit Seitenstromschiene). Network Express-Züge sind zudem Prime User auf weit aus dem Stammgebiet hinausführenden Strecken, wie z.B. London Waterloo Station–Salisbury–Exeter (1993 mit 22 neuen Dieseltriebwagen modernisiert) oder bis an die Südküste nach Southampton, Bournemouth und Weymouth. Bei alledem ist Network SouthEast vor allem eine Pendler-Eisenbahn: rund 375.000 benutzen täglich den Zug.

Regional

Die Sammlung der von Regional bedienten Strecken ist bunt und vielfältig. Sie reicht von der einsamsten Nebenstrecke bis hin zum dichten, elektrifizierten Vorortverkehr von Glasgow. Der Sektor führt alle Reisezüge, die weder zu InterCity noch zum Network SouthEast gehören. Ob auf diesem weitgesteckten Feld jemals die Gewinnzone erreicht werden kann, ist sehr die Frage - nirgends tritt die soziale Verpflichtung der Eisenbahn deutlicher zutage als hier. Der Regional-Verlust wurde bislang zum Teil von der Regierung, zum Teil von örtlichen oder regionalen Verkehrsverbünden (Passenger Transport Executives, PTEs) getragen. Mit 414 Millionen £ betrug die Höhe der staatlichen Subventionen zur Aufrechterhaltung eines sozial verträglichen Service im laufenden Geschäftsjahr noch zwei Drittel der vor fünf Jahren gezahlten Zuschüsse. Auch nach der Privatisierung wird hier die öffentliche Hand viel zur Sicherung des Standards tun müssen.
Flaggschiffe des Sektors sind die zwei- oder dreiteilig gefahrenen Dieseltriebzüge der Baureihe 158 Express. Die maximal 145 km/h schnellen, klimatisierten Züge wurden im Oktober 1990 erstmals im Vorortverkehr von Glasgow eingesetzt. Mit Minibar-Service und behindertengerechten Plätzen sind sie bei den Reisenden gut angekommen. Die 158 Express-Züge setzen Sprinter-VT frei, die endlich zum Ersatz der meisten über 30jährigen Modernization-Plan-DMUs herangezogen werden. Sie erinnern sich: Der Modernization Plan wurde 1955 gefaßt. Und was ein DMU ist? Ganz einfach: eine Diesel Multiple Unit, eine Diesel-Mehrfach-Einheit, ein zwei- oder mehrteiliger Dieseltriebwagen.

Wird fortgesetzt.

Traumzug

★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★

TALGO

Seit am 29. Mai der Jahresfahrplan 1994/95 in Kraft trat, besitzt die DB AG auf den Strecken Berlin–München und Berlin–Bonn die vermutlich modernsten und bequemsten Hotelzüge der Welt. Die DB kaufte die Züge in Spanien „von der Stange", die elektrische Einrichtung stammt von Siemens, die Inneneinrichtung von DUEWAG. Die deutschen Talgo-Züge, die ab sofort als „InterCity-Night" durch die Nacht rauschen, sind eine Variante der derzeitigen Talgo P 200-Produktion. Der Talgo hat in Spanien und bei der RENFE eine lange Geschichte.

Talgo I

Ende der dreißiger Jahre entwickelte der Leiter des RENFE-Betriebswerkes in Santander, Alejandro Goicocchea, die allseits belächelte Konstruktion eines neuen Reisezugwagens. Allerdings fand er einen Geldgeber, Jose Luis de Oriol, der weitsichtig genug war, 1941 die Gesellschaft „Patentes Talgo" (Tren articulado ligero Goicocchea y Oriol = Leichter Gliederzug von Goicocchea und Oriol) zu gründen.
1942 wurde mit Talgo I ein niedriger Zug vorgestellt, dessen Wagen kettenartig miteinander verbunden waren. Die Konstruktion gleicht dem Prinzip des Sattelschleppers, wobei jeder der kurzen 6-m-Wagen auf den folgenden eingehängt wurde. Die Wagenenden stützten sich auf ein Räderpaar, welches jeweils einzeln aufgehängt war, damit es bei der Fahrt durch den Bogen eine Führungsfunktion ähnlich einer Deichsel auf das nachfolgende Paar übernehmen konnte. Zwar wirkten die extrem leichten Fahrzeuge des Prototyps eher wie die alberne Juxbahn eines Vergnügungsparks denn als bedeutende Innovation einer Staatsbahn, doch fuhr der von einer Dampflok gezogene Talgo I Geschwindigkeiten um 135 km/h.
Talgo II entstand wegen des Krieges in den USA; 1948 gelangten die ersten Wagen nach Spanien.

Talgo II

Neu am Nachfolger waren die weggelassenen Wagenübergänge, so daß, wie bei modernen Gelenkstraßenbahnen, ein riesiger Großraum entstand. Der Endwagen war als Aussichtswagen gestaltet. Da, wie beim ersten Zug, wegen der Deichseltechnikaufhängung ein Rückwärtsfahren nicht möglich war, wurden an den Endbahnhöfen Wendeschleifen gebaut. Als Zuglokomotiven dienten amerikanische Diesel-Importe. Vier Züge liefen planmäßig im Schnellzugdienst zwischen Madrid und Barcelona, Sevilla und Irun, einer Grenzstadt zu Frankreich. Ein Talgo II nebst Lok steht übrigens heute im Eisenbahnmuseum Madrid.

TALGO III

1964 wurde Talgo III geliefert. Die jetzt 11,1 m langen Wagen wiesen ein einachsiges Drehgestell auf, das sich bei Fahrt durch den Bogen automatisch radial einstellt. So waren die Züge in beide Richtungen einsetzbar, dazu richtete man die Fahrgastsitze ebenfalls in Fahrrichtung einstellbar her. Um die elektrische Versorgung zu sichern, erhielt der Gliederzug an beiden Zugenden Generatorwagen. Als Zuglok kamen zehn von der V 200 der DB abgeleitete Maschinen von Krauss-Maffei. Um das Zug-Bild stimmig zu gestalten, waren sie genauso niedrig gehalten wie die Talgo-Wagen.
Mit Talgo III war der Durchbruch gelungen. Bis 1976 wurden 300 Wagen geliefert, von denen die meisten heute noch im Einsatz sind. Sie fahren alle hochwertigen Leistungen zwischen Sevilla, Malaga und Alicante über Madrid bis Irun, Gijon, Vigo und Barcelona. 1966 wurden 200 km/h, 1972 sogar 222 km/h erreicht. Allerdings waren damals betrieblich nur 95 km/h zugelassen, seit den 80er Jahren 140 km/h , und erst seit 1990 sind auf den Breitspurstrecken 160 km/h erlaubt.



Der deutsche Talgo InterCityNight wur 752 001 des Mindener Versuchszentrum

Talgo RD

Als 1968 der Talgo RD (Rodadura Desplazable = veränderliche Spurweite) vorgestellt wurde, war es erstmals möglich, Reisezüge mit einer 15 km/h schnellen



Der Euro-Sprinter der AVE im Dienst vor dem Talgo P 200. 1993 waren diese Züge zu 95,7 Prozent pünktlich.


Fotos: Veith

'. März bis 26. April zwischen Bielefeld und Hamm gestestet, gezogen von der
i einem Halt in Gütersloh.

Bogenfahrt förmlich schweben, hatte Goicocchea bereits in den 30er Jahren im Kopf. Er wollte die Fahrschienen etwa einen Meter über dem Boden auf Stelzen verlegen, die Räder in Fensterhöhe laufen lassen und dazwischen die Wagenkästen schwebend aufhängen.

Die Talgo Pendular erlauben, konventionelle Gleisbogen ohne weitere Präparation mit 25 Prozent höherer Geschwindigkeit zu durchfahren. Ein Testzug erreichte 1988 zwischen Hamm und Bielefeld 291 km/h, auf dem Prüfstand in München sogar über 500 km/h, ohne daß die geringste Unregelmäßigkeit am Laufwerk beobachtet wurde.

Fünf-Sterne-Hotel

Die Talgo Pendular-Tageszüge der RENFE bieten die bei spanischen Schnellzügen übliche Fernseh- und Videoanlage und haben eine enorme Beinfreiheit. Seit 1992 fahren auf den langen Relationen druckdichte Pendular 200. Parallel dazu wird seit 1981 ein Nachtzug eingesetzt, der mit bis dahin nicht gekanntem Komfort aufwartet. Seit 1989 fahren diese Züge auch auf den Strecken Madrid–Paris und Barcelona–Paris/Zürich/Mailand und bieten als EuroNight gediegenen Hotelkomfort mit Ein- oder Zweibettzimmer incl. Dusche und WC ➪



Blick ins Restaurant eines Talgo P 200.



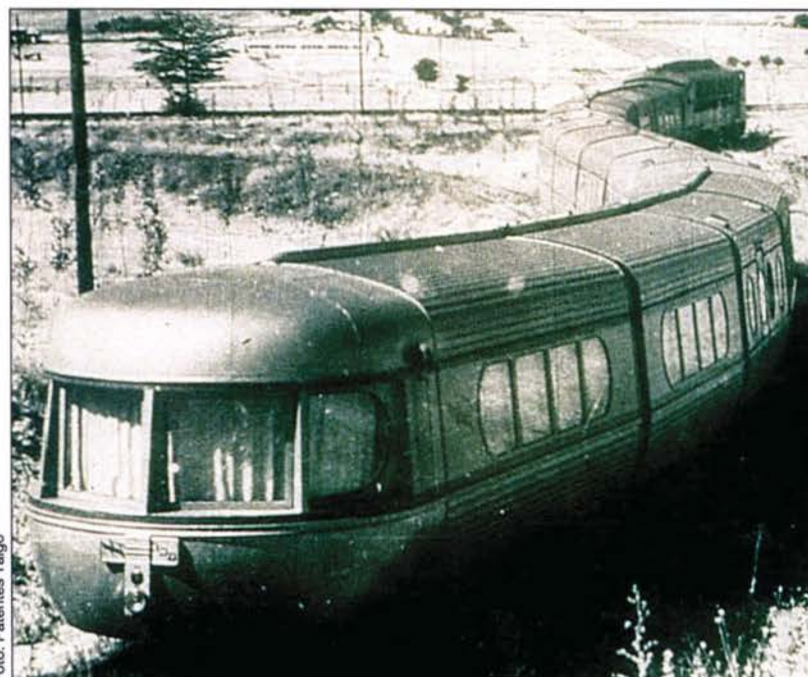
Einachslaufwerk eines Talgo Pendular. zwischen den Wagenkästen befinden sich die Luftkissen für die passive Wagenkastenneigung.

Durchfahrt durch eine Spurwechselanlage automatisch umzuspuren. Kein Wunder also, daß ab 1969 der TEE-„Catalan-Talgo" (inzwischen EuroCity) Barcelona mit Genf verband. Heute sind alle neuen Talgo-Züge mit dieser RD-Technik ausgerüstet, so daß es Züge gibt, die innerhalb Spaniens sowohl die Breitspur als auch die regelspurigen Hochgeschwindigkeitsstrecken benutzen.

Talgo Pendular

Es dauerte wiederum zehn Jahre, bis die Patentes Talgo S. A. mit dem Talgo Pendular eine abermals neue Generation vorstellte. Passive Wagenkastenneigung hieß 1978 das Stichwort. „Das Prinzip ist überraschend einfach", erkannte ein DB-Funktionär bei einer Testfahrt: Die einachsigen Wagen besitzen an den Enden seitlich eine Tragsäule, die auf Dachhöhe Luftfederbälge besitzen. Sie sind miteinander verbunden und geben bei Bogenfahrt die Fliehkräfte an die andere Säule weiter. Die Folge ist, daß die Fliehkräfte ausgeglichen werden und der Wagen sich wie ein Motorrad in die Kurve legt.

Das Prinzip, daß die Wagen bei


Foto: Patentes Talgo

Talgo II in der Wendeschleife. Blick auf den Endwagen. Um 1952.



Foto: Patentes Talgo

Talgo I, 1942, Blick auf den Endwagen.



Talgo II mit einer von der V 200 der DB abgeleiteten, dem Talgo-Wagenzug angepaßten 352. Um 1970.



Für den Talgo RD lieferte Krauss-Maffei Anfang der 70er Jahre fünf dieselhydraulische 3000-PS-Lokomotiven der Reihe 353. Drei sind noch eingesetzt.



Der Ablöser der 353, vom selben Hersteller, fährt planmäßig 200 km/h.

sowie Zimmerservice. Das Frühstück wird im Restaurant eingenommen. Am Vorabend gibt es ein Vier-Gänge-Menue, oder, wenn es bescheidener zur Nacht sein soll, einen Imbiß in der Talgo-Bar. Apropos Bar: Das Zentrum des Barwagens ist eine riesige Theke, um die herum viele Sitze angebracht sind. Von da aus hat man einen Blick auf die Künste des Kochs, der für das benachbarte Restaurant spanische Gerichte zaubert. Diese Art von Sitzplatzanordnung fördert die Kommunikation ungemein. Nicht zufällig waren deshalb die spanischen EuroNight-Züge offiziell Fünf-Sterne-Hotels. Seit der Einsparung des Kochs und der Einführung von Fast-Food aus der Mikrowelle reicht es nur noch zu drei Sternen. Die Ausnahme: EC „Francesco de Goya" Paris–Madrid.

Der deutsche Talgo

Die deutschen Talgo-Hotel-Züge entsprechen technisch der Talgo P 200-Serie, sind jedoch in Deutschland nur für 140 km/h zugelassen. Als Grund nennen die spanischen Konstrukteure den geforderten Einbau von Klotzbremsen, obwohl moderne Bremssysteme kein Problem gewesen wären. Hinter vorgehaltener Hand wird freilich eine „politische Entscheidung" vermutet, um dem ICE die Priorität zu sichern. Das scheint aber nur die halbe Wahrheit zu sein.

Die andere könnte darin zu suchen sein, daß nächstes Jahr ein Doppelstock-Hotelzug für 200 km/h eingeführt werden soll, der zwar nicht die für den Reisenden so angenehme Neigetechnik besitzt, aber aus deutschen Werken stammt.

Der deutsche 26teilige Talgo-Hotelzug besitzt an den Enden Generatorwagen, die auch bei abgekuppelter Lok für Energie sorgen; schließlich steht der Zug von zwei Stunden vor Abfahrt bis zwei Stunden nach Ankunft für den Gast zur Verfügung. Der Zug verfügt über 13 Wagen 1. Klasse. Die Zimmer sind als Ein- oder Zweibettversion nutzbar, die Verbindung zur Rezeption ist über Telefon möglich. Das Frühstück ist – nebst Morgenzeitung – im Preis einbegriffen und wird im Restaurant eingenommen. Für 219 DM (Double) bzw. 349 DM (Single) ist man dabei.

Zweiklassengesellschaft

Sitzplatzwagen gibt es im fahrenden Talgo-Hotel so wenig wie Liegewagen. Als Fortschritt sieht die DB AG statt dessen die neu entwickelten Sleeperette-Sitze, die in die Wagen der 2. Klasse eingebaut wurden und 270 Reisenden Platz bieten. Hier muß man 139 DM bezahlen.

Mit dem neuen InterCityNight ist der DB AG eine deutliche Komfortsteigerung gegenüber den verstaubten Schlafwagen gelungen. Er liegt aber in punkto Qualität spürbar hinter den Möglichkeiten, die das spanische Original bietet. Besonders der Unterschied zwischen beiden Wagenklassen fällt extrem aus.

Talgo-International

Möglicherweise werden die vier Talgo-Züge keine Einzelgänger in Deutschland bleiben. Zusammen mit Siemens und Waggonbau Dessau bemüht sich Talgo derzeit um einen Auftrag über 30 Züge (mit einer Option auf weitere 30) für den InterRegio-Verkehr. Ob sich die 15teiligen Gliederzüge (drei Wagen 1., zehn Wagen 2. Klasse, Familien- und Bistro-Wagen) gegen den ABB-Zug X 2000 durchsetzen können, ist möglicherweise wieder eine politische Entscheidung. Das internationale Engagement von Talgo aber, das bisher halbherzig erfolgte, wird deshalb nicht nachlassen. Da gibt es eine Reihe asiatischer Länder mit unterschiedlichen Spurweiten, und das ist auch Rußland im Gespräch...

Bernhard H. Veith



Ein Talgo RD in der Umspuranlage: Beim Durchfahren werden die Räder auf Breitspur auseinander- oder auf Regelspur zusammengerückt.

Testen Sie jetzt die neue BahnWelt – kostenlos

Freifahrt mit der

BahnWelt

ZEITSCHRIFT FÜR TRADITIONS-, MUSEUMS- UND TOURISTIKBAHNEN



Erstausgabe kostenlos und ohne Risiko testen

Vertrauensgarantie: Ich kann diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen nach Eingang beim BahnWelt AboService, Postfach 28, 13161 Berlin, schriftlich widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs. Dieses Angebot gilt nur innerhalb der Bundesrepublik Deutschland.



Seit dem 13. April heißt es »Freie Fahrt« für die BahnWelt – der neuen Zeitschrift für Traditions-, Museums- und Touristikbahnen. Steigen Sie ein. Genießen Sie vom Fensterplatz die »Kathedralen des Ankommens und Abfahrens« – die Fotoreportage. Eindrucksvolle Bilder von nicht alltäglichen Situationen am Kölner und Leipziger Hauptbahnhof. Informieren Sie sich über die Geschichte und Aktivitäten von Bahnen und Museen – vorgestellt mit ihrem kompletten Fahrzeugpark. Und dazu wichtige Hinweise über Anreise, Unterkunft und weitere Sehenswürdigkeiten der Region. Fundierte Information zur Planung Ihrer Exkursionen.



Archivieren Sie den Fahrzeugbestand der Museums- und Touristikbahnen. Sammeln Sie die BahnWelt-Edition. So haben Sie schon bald ein umfangreiches Nachschlagewerk über die historischen Fahrzeuge in Deutschland.



Neben Historischem natürlich auch Aktuelles: die Auswirkungen der Bahnreform, Neuigkeiten aus den Museen, Verbandsmitteilungen und vieles mehr rund um die Bahn. Das alles können Sie kostenlos und ohne jedes Risiko testen. Nutzen Sie Ihr Gratisticket für eine Reise in die Welt der Bahnen – BahnWelt!

Coupon sofort ausschneiden und absenden an: **BahnWelt Aboservice · Frau Olboeter · Postfach 28 · 13161 Berlin**

Ja, **ich möchte die BahnWelt kostenlos testen. Bitte schicken Sie mir mein Gratis-Ansichtsexemplar der BahnWelt-Erstausgabe.** Falls ich danach nicht mehr weiterlesen möchte, teile ich Ihnen dies spätestens 4 Wochen vor Quartalsende mit. Ansonsten bekomme ich die **BahnWelt** zunächst für 1 Jahr regelmäßig 4 mal zum Quartalsanfang ins Haus. Nach einem Jahr kann ich jederzeit ohne Begründung jeweils 6 Wochen vor Quartalsende kündigen.

Name, Vorname Alter

Straße, Hausnummer

PLZ Ort

Wenn mich die BahnWelt überzeugt, zahle ich mein Abonnement

☐ **bequem und einfach per Bankeinzug** (4 Ausgaben mit **15 % Preisvorteil** für nur DM 33,40)

☐ **nach Erhalt einer Jahresrechnung über 37,20** (bitte kein Geld schicken und keine Vorauszahlung leisten)

Kontonummer (kein Sparkonto) Bankleitzahl (bitte vom Scheck abschreiben)

Name des Geldinstitutes

Datum, 1. Unterschrift

Vertrauensgarantie: Ich kann diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen nach Eingang beim BahnWelt-ABO-Service, Postfach 28, 13161 Berlin, schriftlich widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum, 2. Unterschrift (aus rechtlichen Gründen erforderlich)

KB 9014

Das preußische Kleinbahngesetz von 1892 hatte es ermöglicht, Bahnen für den vereinfachten Betriebsdienst zu bauen. Davon wurde in dem vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Dreieck Pritzwalk–Kyritz–Perleberg ausgiebig Gebrauch gemacht. In den beiden Kreisen Ost- (Kyritz) und Westprignitz (Perleberg) entstanden zwischen 1897 und 1912 fünf 750-mm-Schmalspurbahnen mit 103 Kilometern Streckenlänge (siehe Tabelle). Später kamen drei vollspurige Kleinbahnen hinzu, die 1941 allesamt zu den Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen zusammenfaßt wurden.

Da die Normalspurkleinbahn Glöwen–Havelberg unter die Reparationsleistungen fiel, wurde sie nach der Demontage 1948 als Schmalspurbahn wieder aufgebaut. Das Material konnte aus dem aufgegebenen Abschnitt Viesecke–Kreuzweg gewonnen werden.

Das 1949 an die DR übergegangene 750-mm-Netz Perleberg blieb dann unverändert bis Ende 1967 erhalten. Alle Bahnen waren eingleisig mit 3.000 mm Kronenbreite. Die 9.000 mm langen Schienen (zunächst 16 kg/m) ruhten auf 13 Schwellen in ungesiebtem Kies. Ende der zwanziger Jahre wurden schwerere Schienen (23 kg/m) eingebaut und später bei der DR der Oberbau noch einmal verstärkt. Dadurch stieg die Höchstgeschwindigkeit von Anfangs 20 (in Ortschaften 12) auf 30 und zwischenzeitlich sogar 40 km/h.



VT 137 525 im September 1965 in Kyritz. Der Wagenkasten ist erhalten.

Die Fahrzeuge

Die Güterwagen und Gepäckwagen waren zweiachsig, die Personenwagen vierachsig mit offener Bühne an beiden Wagenenden.

Der Betrieb begann mit drei zweiachsigen- (Hagans) und drei dreiachsigen Lokomotiven (Hartmann).

Von späteren Lieferungen sind noch die 99 4503, die 99 4511 und die 99 4701 in Privatbesitz erhalten. Eine vierachsige Lok, die zur Reichsbahnzeit aus dem Netz von Burg ins Perlebergische versetzt wurde, steht heute auf dem Gelände des Bw Neustrelitz. Als in den dreißiger Jahren die erste Motorisierungswelle begann und die Fahrgastzahlen rapide zurückgingen, versuchte man der Tendenz mit zwei Wismarer „Schweineschnauzen“ zu begegnen. Sie erhielten die Betriebsnummern 133 524 und 133 525 und wurden beide 1969 ausgemustert.

Der Betrieb

Mittelpunkt und Kreuzungsbahnhof (allerdings nicht der größte Bahnhof) war Lindenberg. Übergänge zur Normalspur bestanden in Pritzwalk, Kyritz, Breddin, Glöwen und Perleberg. In Kyritz,



POLLO

Glöwen und Perleberg konnten auch Normalspurwagen auf Rollwagen gezogen werden. Alle Endbahnhöfe und Lindenberg hatten Einfahrtsignale. In Pritzwalk und Perleberg gab es signalgesicherte niveaugleiche Kreuzungen mit der Normalspurbahn. Am 1. Januar 1968 begannen die Betriebseinstellungen mit der Strecke Lindenberg–Glöwen; sie endeten am 1. Juni 1969 mit Pritzwalk–Lindenberg und Kyritz–Perleberg. Für den selbständigen Abschnitt Glöwen–Havelberg war am 26. Juni 1971 Schluß.



Der Gepäckwagen 975-312 (Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, 1911) im Zustand von 1968. Er gehört zum Grundstock des Pollo-Museums.

Das Pollo-Museum

1992 begannen zwei Eisenbahnfreunde, das ehemalige Kleinbahngelände und dessen Umgebung nach Fahrzeugresten zu durchsuchen. Das Ergebnis war positiv. Zum einen gesellten sich Gleichgesinnte hinzu, so daß man einen Verein gründen konnte, zum anderen zeigten sich viele Einwohner von Lindenberg in Erinnerung an den „Pollo", wie sie ihre Bahn genannt hatten, spendierfreudig.

So kamen folgende Fahrzeuge zusammen:

- Personenwagen 970-864
- Gepäckwagen 975-321
- G-Wagen 97-51-57
- G-Wagen ohne Nummer
- Wagenkasten des T 133 525.

Die Fahrzeuge sind z.T. im desolaten Zustand, speziell der Triebwagen.



Die Keimzelle des Pollo-Museums bilden die in den letzen beiden Jahren gefundenen Fahrzeugreste. Von links: Gw 97-51-57, Gepäckwagen 975-312 und Personenwagen KB4i 970-864; August 1993.

Der Verein will neben der Dokumentation der Kleinbahn erreichen, daß ein Museumsbetrieb auf einem Abschnitt von Lindenberg in Richtung Pritzwalk möglich wird. Als Lokomotive soll die in Neustrelitz stehende 99 4644 wieder betriebsfähig hergerichtet werden. Bestrebungen zum Erwerb der Lok laufen.

Das Museum wird anläßlich der 25jährigen Betriebseinstellung am 4./5. Juni 1994 im Rahmen eines Volksfestes eröffnet.

Wer Spaß haben könnte am Mitmachen oder das Unternehmen mit Spenden unterstützen will, wende sich an Rainer Knurbien, Hauptstraße 7 in 16928 Lindenberg oder an Lutz Haberditzl, Greifswalder Straße 2 in 10405 Berlin (Modellbahnladen, Telefon 030-4290749).

Klaus Kieper, Ahrensfelde

Schmalspurbahnen in der Prignitz

Kreis Ostprignitz	60,43 km
Kyritz–Hoppenrade mit Abzweig Breddin	15. 10. 1897
Lindenberg–Pritzwalk	01. 10. 1907
Kreis Westprignitz	**43.08 km**
Perleberg–Hoppenrade	15. 10. 1897
Viesecke–Glöwen	15. 07. 1900

aus der Prignitz



Hier zweigen die Fernzüge Richtung Hamburg vom 26. Juni an auf die 1980 stillgelegte S-Bahn-Trasse in Richtung Spandau (links) ab, damit die eigentliche Fernbahntrasse erneuert und elektrifiziert werden kann.

Bahnbau in Spandau

Berlin erlebt in den kommenden Monaten den Baubeginn zweier Projekte, die maßgeblich das Schienennetz der Hauptstadt im nächsten Jahrtausend ausmachen: Von Oktober an wird die Stadtbahn zwischen den Bahnhöfen Zoologischer Garten und Hauptbahnhof instand gesetzt (MEB wird berichten), und schon vom Juni an wird die Fernbahn nach Spandau erneuert. Beide Strecken bleiben während der Bauarbeiten vollständig gesperrt.

Mit der Strecke Charlottenburg–Spandau–Staaken wird eine wichtige Etappe der künftigen Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin in Angriff genommen. Auf rund zwölf Kilometern sind die Gleisanlagen von Grund auf zu sanieren, durchgängig zwei- bzw. mehrgleisig auszubauen, die Signal- und Telekommunikationstechnik komplett zu erneuern, 23 Brücken neu zu bauen und zwei zu sanieren sowie die Strecke zu elektrifizieren. Außerdem erhält die „Havelstadt" Spandau einen neuen Bahnhof an der Klosterstraße mit drei Bahnsteigen, und die Havel wird auf einer neuen Brücke siebengleisig überquert.

S-Bahn wieder ab 98

Entgegen der Verfahrensweise des Bauens unter rollendem Rad wird zwischen Charlottenburg und Ruhleben der Fernverkehr in Richtung Hamburg vom 26. Juni an entlang der 1980 stillgelegten S-Bahntrasse nach Spandau über Eichkamp–Heerstrasse–Olympiastadion–Pichelsberg geführt. Damit kann die Fernbahntrasse zwischen der Heerstraße und Ruhleben zügig und ohne Behinderungen durch den laufenden Zugbetrieb für den ICE-Verkehr fit gemacht werden. Bereits zum Fahrplanwechsel 1995 soll hier der Zugverkehr, vorerst eingleisig, wieder aufgenommen werden. Ein Jahr später, im Mai 1996, wird die Fernbahn nach Spandau komplett zweigleisig elektrifiziert und für 120 bis 160 km/h hergerichtet sein.

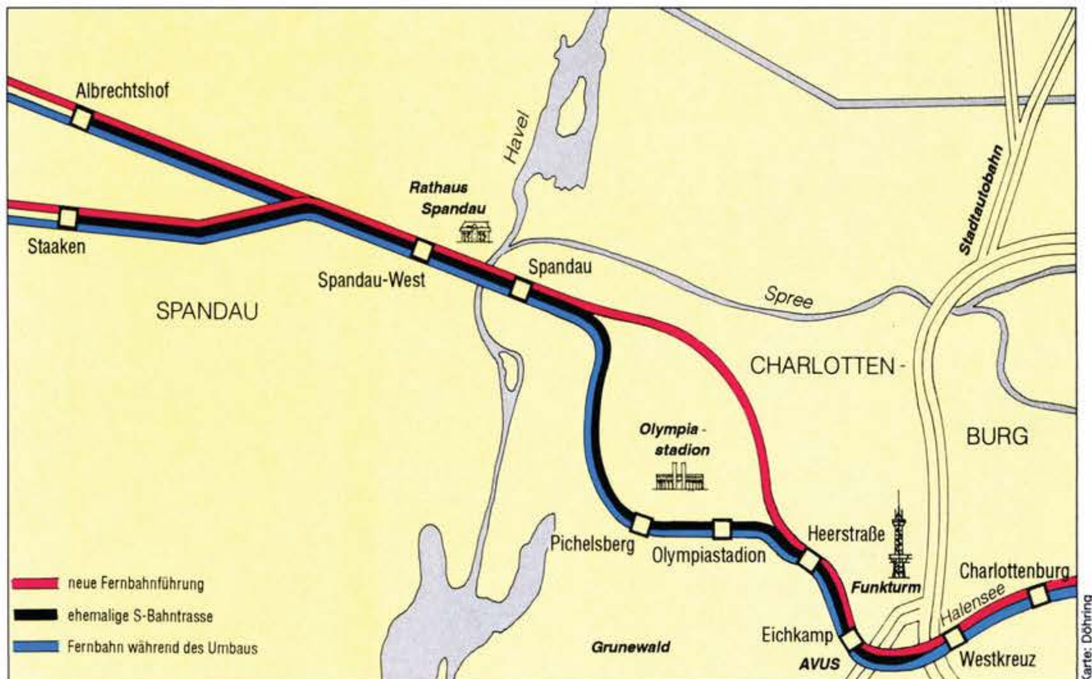
In den verbleibenden Wochen bis zum 26. Juni wird entlang der S-Bahntrasse ein Gleis verlegt. Wegen des Lichtraumprofils für die Fernbahn und vor allem wegen des fortgeschrittenen Verfalls der Bausubstanz müssen die Bahnsteigkanten und Dächer sowie die Dienst- und Wartehäuschen der vier S-Bahn-Stationen abgebrochen werden. Ihr historischer Zustand wurde dokumentiert und für eine spätere Wiederherstellung gesichert. Erhaltenswerte Teile, wie Türen, Fenster usw. werden geborgen und eingelagert.



S-Bahnhof Heerstraße: Profilfreimachung für die umgeleitete Fernbahn.

Mit der Umleitung ist die S-Bahn-Trasse nach Spandau aus ihrem „Dornröschenschlaf" erwacht. DB AG und Senat äußerten zwar den Wunsch, sofort nach der Rückverlegung der Fernzüge mit den weiteren Arbeiten für die S-Bahn fortzufahren, doch im Gespräch gibt sich Berlins DB-Chef Werner Remmert zurückhaltend: „Eine Wiederinbetriebnahme wird nicht vor 1998 erfolgen." Ist der genaue Zeitpunkt unter anderem wegen mehrerer aufwendiger Brückenneubauten auch noch offen, so steht doch fest, was für die S-Bahn alles getan werden muß: zweites Gleis verlegen, fünf Brücken erneuern, gesamte

Stromversorgungsanlage wiederaufbauen, elektronisches Stellwerk errichten, moderne Signalanlagen installieren, S-Bahnsteige neu bauen. Intern spricht die DB AG über eine mögliche Teilinbetriebnahme der Strecke von Westkreuz bis Pichelsberg vor 1998.



Fernbahnhof Spandau

Auch in Spandau wird das Bahnnetz völlig umgekrempelt. Kernstück ist der neue Bahnhof für den Fern-, Regional- und S-Bahn-Betrieb. Die Haupthalle wird parallel zur Seegefelder Straße entstehen. Sie ist 68 Meter lang und 20 Meter breit, die Gleise befinden sich in Hochlage. Der jetzige Bahnhof Spandau wird zum S-Bahn-Haltepunkt Stresow umgestaltet. Das Gelände des Spandauer Güterbahnhofs wird die Eisenbahn vermarkten. Die Rede ist von einem Einkaufszentrum.



Am stillgelegten S-Bahnhof Olympiastadion ist das Logistikzentrum eingerichtet. Von hier aus werden alle Baustellen ver- und entsorgt.

Der neue Spandauer Bahnhof wird nach dem Entwurf des Architektenbüros Prof. von Gerkan einer der markantesten Punkte der Stadt: viel Glas, indirekte Beleuchtung, modernste Details. Sieben Gleise sind an zwei Fern- und einem S-Bahnsteig vorgesehen. 100 Millionen Mark sind allein für dieses Projekt veranschlagt.

Im weiteren viergleisigen Streckenverlauf ab Spandau (neu) trennen sich etwa in Höhe der Dyrotzer Straße mit einem Kreuzungsbauwerk die Strecken nach Hamburg und Hannover. Die Hamburger Bahn wird in ihrer alten Trasse über Albrechtshof/Falkensee wieder aufgebaut und bis 1996 in Betrieb genommen. Die Gleise der Schnellbahnverbindung nach Hannover erreichen über die Staakener Kurve am Klosterbuschweg die heutige zweigleisige Stammstrecke und verlaufen parallel dazu, bis sie hinter dem Nennhauser Damm an der Stadtgrenze in die Hochgeschwindigkeitsstrecke Richtung Staaken–Rathenow–Stendal münden.

Die Kosten

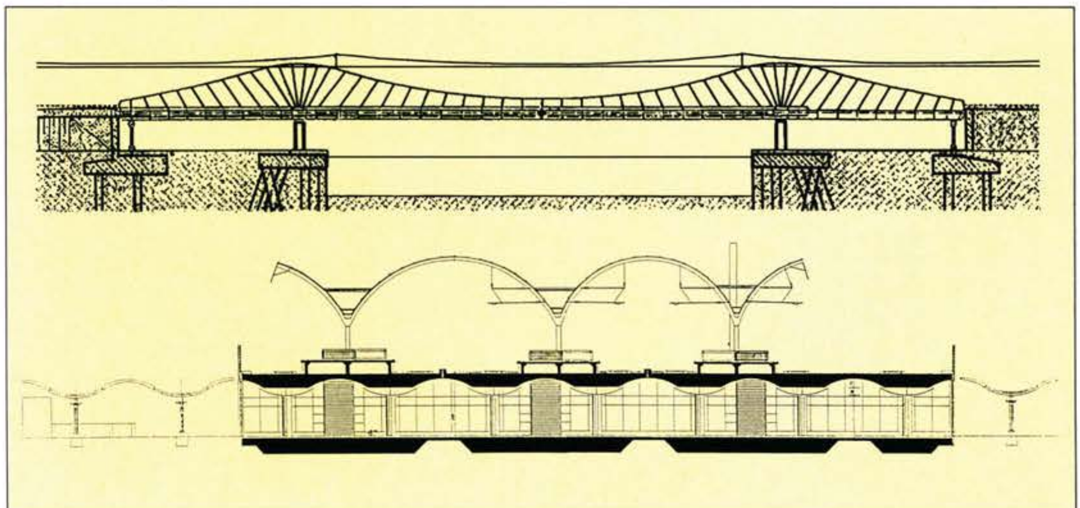
1,15 Milliarden Mark werden in das gesamte Vorhaben gesteckt. Planungs- und Baukosten der Fernbahn Charlottenburg–Spandau/Staaken verschlingen 800 Millionen Mark, der neue Bahnhof Spandau 100 Millionen Mark und der Wiederaufbau der S-Bahn zwischen Westkreuz und Spandau 350 Millionen Mark.

Bis zum Jahr 2000 fließen in Berliner Fernbahnprojekte 10,5 Milliarden Mark. Die Hauptstadt Deutschlands ist damit auch die der Bahnhofsneubauten: neben dem Zentral- und dem neuen Spandauer Bahnhof entstehen an der Papestraße (Südkreuz) und am Gesundbrunnen (Nordkreuz) insgesamt vier Fernbahnhöfe.

Christina Lietz



Abbruch des für die Elektrifizierung der Fernbahn zu niedrigen Kreuzungsbauwerks S-Bahn/Fernbahn und Bau einer neuen Unterführung an der Harbigstraße unweit vom S-Bahnhof Westkreuz.



Entwürfe für die 7gleisige Havelbrücke (oben) und den Bahnhof Spandau mit sechs Bahnsteigen einschl. S-Bahn.



◀ *Bahnsteig mit geöffneten Türen*

Die U-Bahn unter der Dorfstraße



Fahrzeug im Tunnel mit Führungsschiene und Zugseil

Schon 1970 hatte die kleine Gemeinde Serfaus in Tirol in 1400 Meter Höhe über dem Inntal einen großen Parkplatz am Ortseingang geschaffen und für das Dorf ein Fahrverbot erlassen. Durchgangsverkehr gab es ohnehin nicht, da die Zufahrtstraße in Serfaus endet. Damals übernahm ein Pendelbus den Ortsverkehr und den Transfer zu den Seilbahnen am anderen Ende des Dorfes. Nicht zuletzt die Ruhe und die abgasfreie Luft machten Serfaus als Winter- und Sommerkurort international bekannt, führten aber auch rasch zu wachsendem Verkehr, der schließlich selbst mit fünf Pendelbussen nicht bewältigt werden konnte. So beschloß der Gemeinderat 1983 den Bau einer U-Bahn. Sie wurde am 14. Dezember 1985 eröffnet, war seinerzeit weltweit einmalig und hat seitdem in Japan zwei Nachahmungen gefunden.

Die Strecke zwischen den Stationen Parkplatz und Seilbahn ist 1,3 Kilometer lang; dazwischen liegen die Stationen Kirche und Raika. Der einspurige Tunnel hat Rechteckprofil und wurde in einem Sommer in offener Bauweise hergestellt. Der Zug aus zwei Wagen, dem später bei Bedarf ein dritter angehängt werden kann, pendelt zwischen 8 und 18 Uhr pausenlos. Ein Umlauf dauert 8 Minuten.

Der Zug schwebt auf Luftkissen und wird wie eine Seilbahn vom umlaufenden Seil bewegt; die Seitenführung übernehmen Rollen entlang einer Winkelschiene. Der Zug erreicht etwa 40 km/h. Die Steuerzentrale überwacht den automatischen Betrieb über Monitore; Kameras sind in beiden Wagen und auf allen Stationen installiert. Bahnsteig und Tunnel trennt eine Mauer; die eingelassenen automatischen Türen decken sich mit denen des Zuges. Zug-und Bahnsteigtüren öffnen zeitgleich, wenn die Halteposition erreicht ist.

Die Dorf-U-Bahn hat etwa 20 Millionen Mark gekostet und fährt zum Nulltarif. Die Betriebskosten betragen monatlich etwa 50.000 Mark. Damit ist sie rund ein Drittel billiger als die fünf Busse. Die Gemeinde ist überzeugt, daß dieser Betrag gut angelegt ist und über Umwegrendite mehrfach zurückfließt: durch Schonung der Umwelt, hohe Qualität des touristischen Angebots und ein entsprechend höheres Preisniveau.

Ab 1994 will Serfaus seine U-Bahn auch im Sommer nutzen. Außer für Taxen, Arzt und Feuerwehr öffnet sich die Barriere am Dorfeingang dann nur für Hotelgäste, die beim Quartier einen reservierten Parkplatz haben. Lieferverkehr ist nur zu bestimmten Zeiten gestattet. Und jeden Nachmittag zwischen 15 und 18 Uhr herrscht für alle striktes Fahrverbot, um ein ungetrübtes Bummeln auf der Dorfstraße zu ermöglichen.

Ralf Roman Rossberg



Station Kirche. Das untere Bild zeigt die Steuerzentrale.



Fotos: Rossberg



V 200 bei den SBB

1987 kauften die SBB sieben Maschinen der einstigen DB-Baureihe V 200 (200 013 bis 017 sowie 051 und 077) und reihten sie als Am 4/4 mit den Nummern 18461 bis 18467 ein. Anschließend kamen sie vor Bauzügen von Bern aus zum Einsatz, verrichteten dort auch Verschubdienst oder führten in Doppeltraktion schwere Übergabezüge.
Die 18461 bis 18463 blieben ohne Einsatz in Lousanne stehen (Bild). Von den anderen ist inzwischen eine Maschine abgestellt, die übrigen sollen bis 1995 auf den Rand gehen. Es gibt Überlegungen, sie an Frankreich zu verkaufen.

Michael Reimer, Berlin

IC-Hotel in Erfurt eröffnet



Das erste InterCity-Hotel in den Neuen Bundesländern wurde am 12. April 1994 in Erfurt eröffnet. Die Unterkunft bietet 161 Zimmer, Konferenzräume, und eine Tiefgarage. Mit den InterCity-Hotels wird im mittleren Preisbereich (Erfurt = 153,- bis 286,- Mark) ein Hoteltyp geschaffen, der vom Bahnhof bequem zu erreichen ist, trotz Bahnhofsnähe Ruhe bietet und sich beispielsweise mit frühen Frühstückszeiten den Bedürfnissen der Bahnreisenden anpaßt.
Die InterCityHotel GmbH hat seit 1991 die IC-Hotels Frankfurt (Main), Freiburg, Ulm, Augsburg und Nürnberg in Betrieb genommen. Dazu kommen die früheren Bahnhofshotels in Stuttgart und Mannheim. Im April wurde außerdem das IC-Hotel Rostock eröffnet, es folgen bis 1995 Weimar, Magdeburg, Kiel, Hamburg und Kassel.

Erich Preuß, Berlin



Hennigsdorfer Duo-S-Bahn ist fertig

Am 12. April 1994 wurde von der AEG in Hennigsdorf die Duo-S-Bahn vorgestellt. Sie fährt sowohl konventionell an der 750-V-Stromschiene, kann aber auf nichtelektrifizierten Strecken auf dieselelektrischen Antrieb umschalten (MEB berichtete in Heft 10/93).
Im Gegensatz zur exDR zeigt sich die Deutsche Bahn AG interessiert, zumal die Bahn die Möglichkeit bietet, kurzfristig die einst elektrischen Umlandverbindungen Tegel–Velten, Spandau–Falkensee oder Blankenfelde–Rangsdorf wieder in Betrieb zu nehmen. Ferner ist es möglich, einen Airport-Express Zoo–Schönefeld einzurichten, der über die Fernstrecken statt 56 nur 33 min benötigt.

me



Unkomplizierter Containerwechsel Schiene/Straße

ABB Henschel hat einen zweiachsigen Flachwagen entwickelt, der auf Stützen abgestellte Container unterfahren kann (Bild). Voraussetzung ist lediglich eine mit Gleis versehene Ladestraße. Die Containeraufnahme erfolgt mit einer am Tragwagen montierten Druckluft-Hubeinrichtung mit 120 mm Hubweg. Durch das Anheben des Containers – die Lkw verfügen zu diesem Zweck über eine variable Luftfederung – verlieren die Stützen den Bodenkontakt und können eingeklappt werden. Nach dem Absenken ist die Einheit fahrbereit.

ABB

NACHRICHTEN

■ Die Eisenbahnen Frankreichs und Großbritaniens verlangen wegen der verspäteten Inbetriebnahme des Kanaltunnels von der Betreibergesellschaft Schadenersatz. me

■ Die Deutsche Bahn wird 1994 ihren Pkw-Shuttle-Verkehr über den Rügendamm nicht wieder aufnehmen. Er ersparte im August 1993 Autofahrern die zeitraubenden Staus um Stralsund und den Rügendamm. Die Huckepack-Verbindungen wurden im Sommer 1993 nicht genügend genutzt, wofür man damals den verspäteten Start des Projekts am 10. August verantwortlich machte. me

■ Nach Überlegungen der DB AG könnte der sechsgleisige City-Bahnhof Berlin Friedrichstraße auf vier Trassen verkleinert werden. Hintergrund ist der geplante Ausbau des Lehrter Bahnhof zum Zentralbahnhof, der ein Halt von Fernzügen in Friedrichstraße erübrigt; für den S- und Regionalbahn-Verkehr reichen zwei Bahnsteige mit vier Gleisen. me

■ Zum 1. Juli 1995 soll das finnische Eisenbahnunternehmen VR in eine Aktiengesellschaft umgewandelt sein. Der Staat, zunächst Alleinaktionär, will in weiteren drei bis fünf Jahren das finnische Netz privaten und ausländischen Bahngesellschaften zugänglich machen. Geplant ist, eine Muttergesellschaft (630 Millionen DM Aktienkapital, 1.100 Mitarbeiter) sowie eine Transport- (1.09 Milliarden DM, 12.000 Beschäftigte) und eine Schienennetzgesellschaft (1,2 Milliarden DM, 3.500 Mitarbeiter) zu gründen. me

■ Die Deutsche Bahn AG hat für die Hamburger S-Bahn 45 Züge im Gesamtwert von 354 Millionen DM bestellt. Auftragnehmer ist ein Konsortium unter Führung von Linke-Hofmann-Busch Salzgitter. ABB Henschel Mannheim liefert die elektrische Ausrüstung. Die ersten beiden Züge sollen zum Jahresende 1996 ausgeliefert werden. me

■ In den kommenden vier Jahren investiert die DB AG etwa 20 Milliarden DM für das rollende Material und 55 Milliarden DM für die Infrastruktur (1993: 11,3 Milliarden). Im Personenverkehr liegt der Schwerpunkt beim rollenden Material und den Bahnhöfen. me

■ Der Leipziger Hbf, größter Kopfbahnhof Europas, soll in modernisiert werden. Ende Februar startete ein Architekturwettbewerb. Eine „Bahnhof Managment- und Entwicklungsgesellschaft" (BME) organisiert die Ausschreibung im Auftrag der DB AG. Dem Sieger winkt ein Preisgeld von 70.000 Mark. 1995 will man mit dem Umbau beginnen, 1997 fertig sein. me



Dampflokwerkstatt Klostermannfeld

Neben dem Ausbesserungswerk Meiningen mausert sich die kleine Lokwerkstatt Klostermannfeld im Mansfeldischen zum zweitgrößten Dampflokkrankenhaus in Deutschland. Seit Sommer 1992 läßt hier ein Privatmann aus Paderborn total heruntergewirtschaftete ehemalige Heizloks in Museumslokomotiven verwandeln. 50 3703 und 35 1021 konnten bereits nach Paderborn übergeführt werden.
Die Aufarbeitung der 41 1122 (Bild) macht Fortschritte. Danach werden 52 2202 und 52 8007 eine Kur erhalten. 50 3575 wird verschrottet, sie diente als Ersatzteilspender.

Steffen Kloseck, Erfurt

Lok aus dem Spielfilm „Schindlers Liste"

„Alle Szenen sind echt", unterstrich Regisseur Spielberg im März in Krakau anläßlich der polnischen Uraufführung des mit mehreren Oscars ausgezeichneten Films. Beigetragen zur Authenzität haben die Dampflokomotiven Ty2-911 (52 1346, DMW Posen 813/1944) und die Ty2-1184 (52 2733, Henschel 27965/1944). Die 52 1346 wurde mit einem großen V (für Sieg) auf der Rauchkammertür gekennzeichnet, die polnischen eckigen Windleitbleche wurden deutsch gerundet und bei der 52 2733 ganz abgenommen. Die Führerhäuser erhielten Reichsbahnadler und Hakenkreuz.
Mit von der Partie war die im Ausbesserungswerk Pila hergerichtete Tr 12-25/ex Tr 12-58, Wiener Neustadt (Bild). Diese österreichisch-galizische Lok der Serie 270 der KKStB war zwischen 1923 und 1925 auch in Polen montiert worden und mit 115 Stück bis in die 60er Jahre im Einsatz.



H. F. Schmidt, Münster

Doppelstock-Schienenbus aus Dessau



Auf der Hannover-Messe wurde ein zweiachsiger, doppelstöckiger, dieselgetriebener Schienenbus vorgestellt. Mit 250 kg/Sitzplatz ist das Fahrzeug außergewöhnlich leicht. Die Außenhaut ist nicht mit dem Kastengerippe verschweißt, sondern verklebt. Die Frontpartie-Formteile bestehen aus glasfaserverstärktem Kunststoff.
Der Wagen bietet in unterschiedlichen Varianten 77 bis 118 Sitz- und 20 bis 40 Stehplätze. Entwickelt wurde er beim Institut für Schienenfahrzeuge in Berlin-Grünau und gebaut im Waggonbau Dessau. Die Betriebserprobungen sollen in diesem Jahr in Thüringen erfolgen.

Daten:

Länge:	14.100 mm
Breite	3.100 mm
Höhe	4.630 mm
v_{max}	100 km/h
Eigenmasse:	22.250 kg
Zuladung:	9.750 kg
Motor:	MTU-Diesel 6V183TD13 mit 250 kW bei 2100/min
Getriebe:	hydromech. 4-Gang-Lastschaltgetriebe mit integriertem Wendegetriebe

F. Heilmann, Cottbus

Abschied von der Taigatrommel

Nachdem am 13. April ein Lokomotivzug aus 220 080, 226, 252, 300 und 304 Gera in Richtung Mukran verlassen hatte, um hernach in Litauen Dienst zu tun, schieden zum Fahrplanwechsel auch von den zwölf beim Betriebshof Gera verbliebenen Diesellokomotiven der Baureihe 220 aus.: 220 048, 262, 274, 292, 332, 335 und 367. Der Rest wird noch für einen eventuellen Spitzenbedarf in Reserve gehalten.
Auch die Einsätze bei den Bw Dresden und Leipzig-Wahren sind gezählt. Hin und wieder sind noch Fahrzeuge in Richtung Bautzen und Zeitz sowie am Ablaufberg in Dresden-Friedrichstadt anzutreffen.



Wegen des Lärms erhielten die ab 1969 aus Lugansk (Ukraine) importierten Güterzuglokomotiven den Spitznamen Taigatrommel, mit dem oft falscherweise auch die später gelieferten Baureihen 230 bis 234 belegt werden.

Steffen Kloseck, Erfurt

NACHRICHTEN

■ Nach der Bahnreform hat das Ausbesserungswerk Cottbus (1.340 Beschäftigte, 200 Auszubildende) gute Überlebenschancen. Hier werden die BR 232/234 generalüberholt, von denen es noch über 600 Maschinen im Bestand der DB AG gibt. Die DB will bis 1995 den Abbau der ursprünglich 334 Ausbesserungs- und Betriebswerke in Deutschland auf knapp die Hälfte abgeschlossen haben. Von 73.000 Arbeitnehmern im Jahr 1992 werden dann noch etwa 40.000 in diesem Bereich beschäftigt sein. me

■ Für einen ersten Teilabschnitt der ICE-Neubaustrecke zwischen dem nordbayrischen Ebensfeld und der Thüringer Landeshauptstadt Erfurt läuft das Planfeststellungsverfahren. Es handelt sich um einen 15 km langen Abschnitt im Scheitel des Thüringer Waldes. 12,5 km führen durch Tunnel. Anfang 1995 könnte mit dem Bau begonnen werden. Die gesamte Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt–Berlin soll bis zur Jahrtausendwende in Betrieb gehen. me

■ Die Deutsche Bahn AG will auf den Ausbau der Strecke Kassel–Bebra verzichten und dort stattdessen Pendolino-Züge einsetzen, weil nach internen Berechnungen der IC-fähige Ausbau des nordhessischen Teilstücks der Strecke Dortmund–Dresden unrentabel ist. me

■ Der ICE benötigt nach einer neuesten Energiebilanz der DB AG umgerechnet 2,5 Liter Benzin, um einen Passagier 100 km weit zu befördern, das Auto 6 und das Flugzeug im innerdeutschen Verkehr 8,6 Liter. Der Vergleich beruht auf einer durchschnittlichen Auslastung des ICE von 47, des Pkw von 42,5 und des Flugzeugs von 60 Prozent. Auch im Schadstoffausstoß schneidet die Bahn am besten ab. Die Emissionen der den Fahrstrom erzeugenden Kraftwerke liegen bei weniger als einem Drittel des Pkw und weniger als einem Viertel des Flugzeugs. me

■ Für knapp sieben Millionen Mark erhalten die S-Bahnen im Rhein/Main-Gebiet vandalenresistente Sitze. Bis November dieses Jahres soll die Umrüstung aller 105 S-Bahn-Züge abgeschlossen sein. Das neue Gestühl hält jedem Messer und Schraubenzieher stand. Mit Farbe besprüht, ist auch die Reinigung erheblich vereinfacht. Sollte dennoch ein Tausch nötig werden, ist die neue Sitzschale in wenigen Minuten vom Untergestell aus Metall und Federkernen getrennt. me



20 Jahre war sie weg von der Insel

Am 15. April 1994 traf nach 20jähriger Abwesenheit die 99 4632 (Henschel & Sohn Kassel 1941/25.983)wieder in Putbus auf Rügen ein (Bild). Sie war als Heeresfeldbahnlokomotive bis Kriegsende auf einem Truppenübungsplatz bei Berlin eingesetzt und dann über die Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahn 1965 nach Rügen gelangt. Ein Zusammenstoß mit einem Traktor am 10. September 1968 beendete ihren Reichsbahn-Einsatz.
1974 wurde sie auf 600 mm umgespurt und nach Gütersloh verkauft. Von dort verschlug es sie - wieder mit 750 mm Spurweite - 1982 auf die Jagsttalbahn, wo sie als „Frank S" zusammen mit der „Nicki S" Dienst tat.
1983 wurde aus beiden Fahrzeugen die betriebsfähige „Nicki-Frank S" gebildet. Die 99 4632 blieb als nichtbetriebsfähig übrig und soll nun als Ausstellungsobjekt das letzte Kapitel des Bahnbetriebs auf der Halbinsel Wittow dokumentieren.

Wolf Krentzien, Saßnitz



Eine Strahlpumpe für Norwegen

Auch nach Norwegen hat der Krieg die deutsche Baureihe 52 verschlagen. Die NSB reihte die 74 Maschinen als Baureihe 63 a ein. Sie lief unter dem Spitznamen „Stortysker" (Großdeutscher) im Güter- und Personenzugdienst.
Zwar wurden alle Lokomotiven 20 Jahre nach Kriegsende ausgemustert, doch blieb ein Exemplar, die 52 2770, erhalten. Die von Henschel 1944 ausgelieferte Lok gelangte über Warschau im Dezember 1944 nach Norwegen, wo sie als 2770 lief, weil die Baureihenbezeichnung dort nicht angeschrieben wird. Im August 1958 wurde sie in einem Tunnel abgestellt und gelangte 1972 wieder ans Tageslicht. Nun will der Eisenbahnclub Rogerland (Region Stavanger) das Fahrzeug wieder betriebsfähig herrichten. Gesucht wird dafür noch eine Strahlpumpe.
Weitere einst deutsche Fahrzeuge konnten in Ualand ausgemacht werden, unter anderm der VT 137 187 (geführt unter 18296 als Werkstattwagen) sowie der VT 137 200, der als 18297 als Dienstwagen genutzt wird und an Interessenten verkauft werden soll.

Michael Reimer, Berlin
Foto: Ronald Broschat



Straßenbahn Kopenhagen

Nachdem 1972 die Straßenbahn in Kopenhagen stillgelegt wurde, will die Bevölkerung nun wieder eine Straßenbahn haben. Um die politischen Entscheidungen anzustoßen, stellten Siemens und die DUEWAG eine Woche lang einen fabrikneuen Niederflurzug Typ R, der für Frankfurt (Main) bestimmt war, vor dem Rathaus in Frederiksberg auf. Zur Verstärkung des Eindrucks wurde eine Siemens-&-Halske-Tram aus dem Jahre 1897 danebengestellt.

Johannes Glöckner, Dortmund



Grenzüberschreitende S-Bahn

Mit Fahrplanwechsel ist eine S-Bahn von Konstanz (MittelThurgauBahn) über Singen nach Engen in Betrieb gegangen, die in das süddeutsche Nahverkehrskonzept eingebunden ist. Der Ablauf erfordert zehn dreiteilige Pendelzüge mit sieben Verstärkungswagen. Dazu hat die Schindler-Waggon in Altenrhein sechs Steuerwagen (Bild) und vier Triebwagen gebaut; deutsche Zulieferer sind beteiligt. Die Steuerwagen für die 45 km lange Strecke fallen durch die ungewohnte Farbgebung auf; die übrigen Fahrzeuge sollen angepaßt werden. Chr. Ammann, CH-Frauenfeld

NACHRICHTEN

■ Für 250 Millionen Mark hat die DB von Juni 1993 bis Mai 1994 bei Vollsperrung den 50 km langen Abschnitt Soest—Paderborn auf 200 km/h ausgebaut. Als Ersatz wurden 52.000 Busfahrten absolviert. Mit Tempo 200 und damit 12 min schneller kann allerdings erst dann gefahren werden, wenn bis 1997 für weitere 369 Millionen Mark alle 81 niveaugleichen Bahnübergänge beseitigt sind.
Gestoppt hat die DB AG den 950 Millionen Mark teuren Ausbau der Strecke Paderborn –Kassel, da der Transportbedarf im Güterverkehr deutlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben sei. Die Strecke sollte auf 160 km/h ausgebaut werden, um die Reisezeit zwischen beiden Städten um 15 min zu senken.

-my

■ Ab Fahrplanwechsel 1994/95 wird es bei der NS Stehzüge geben. Dazu sind versuchsweise aus zwei Triebwageneinheiten von 158 Sitzplätzen 122 entfernt worden; die Kapazität erhöht sich so auf 270 Reisende.
Diese Züge werden in den Hauptverkehrszeiten in einem zusätzlichen 15-min-Dienst zwischen Vlaardingen und Rotterdam eingesetzt. Die Reisezeit beträgt bei drei Zwischenhalten nur 11 min.

Broers

■ Die PFA Weiden entwickelte ein System, das es ermöglicht, Schienenfahrzeuge mit der Neigungstechnik nachzurüsten. Diese NEIKO-Technik ist seit Februar 1994 auf der SBB-Strecke Basel-Biel-Genf im Einsatz.
Zum Umrüsten müssen lediglich die Drehgestelle gegen solche getauscht werden, die mit einer Neigungseinrichtung und Luftfederung ausgerüstet sind. Das NEIKO-System gewinnt die Energie zum Neigen passiv aus der auftretenden Fliehkraft.
Mit dem NEIKO-System läßt sich jeder Spenderwagen ausrüsten.

■ Am 1. Mai vor 100 Jahren ging der Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt in Betrieb. Er verarbeitete in den 20er Jahren täglich 4.100 Wagen im Schnitt.
Am 17. April 1945 setzten 800 Sprengbomben alle Anlagen total außer Betrieb, bis am 17. April 1947 wieder der erste Wagen abrollen konnte.
Nach der Wende sank die Leistung von 5.000 Wagen pro Tag im Jahre 1989 auf ein Drittel. Als Teil des neuen Güterverkehrszentrums Dresden soll Friedrichstadt wieder Bedeutung erhalten.

DB-Kuhne



U-Bahn in New York

In New York fahren täglich 3,4 Millionen Fahrgäste mit der U-Bahn. Das 392,6 km lange Netz (Gleislänge 1.149 km) hat 25 Linien mit 469 Stationen. Der Wagenpark umfaßt 5.908 Fahrzeuge, die Anzahl der Zugfahrten beträgt werktäglich 6.554. Für den Bahnstrom mit 600 V Gleichspannung sorgen 205 Unterwerke. Am stärksten frequentiert ist die Station Grand Central mit 34,5 Millionen Fahrgästen im Jahr. Bei der U-Bahn sind 26.050 Mitarbeiter tätig. Der Fahrpreis beträgt im gesamten Stadtgebiet 1,25 $ mit Umsteigemöglichkeit.
Bild: Station Times Square im Zentrum von Manhattan.

Ales Pokorny, Prag



Neue Aufgaben für E 11

Die Firma Mainische Feldbahnen in Schwerte, die Lokomotiven ausbessert, verpachtet und verkauft, hat auch zwei Ellok im Angebot: die E 11 026 und die E 11 032. Beide Maschinen wurden 1988 von der Reichsbahn an das Braunkohlekombinat Bitterfeld abgegeben und dort als 4-1314 und 4-1317 geführt. Nun tragen sie mit den Nummern 109 026 und 109 032 auch das Signet der Karsdorfer Eisenbahn (Bild), einem Schwesterunternehmen der Mainischen Feldbahnen.

Johannes Glöckner, Dortmund



Europas zweitlängster Unterwassertunnel

Der 8.024 m lange Tunnel unter dem Großen Belt soll in zwei Jahren fertig sein. Im März waren beide Bohrmaschinen noch 1.000 m auseinander. Etwa 1.000 Menschen arbeiten an dem 10 Milliarden Mark teuren Objekt.
Die beiden getrennten Tunnelröhren mit je einem Gleis sind alle 250 m durch einen Quergang verbunden. Die Züge sollen mit 160 km/h fahren können. An eine Autoverbindung ist nicht gedacht, da zwei Jahre nach dem Tunnel die parallele Straßenbrücke in Betrieb gehen soll.
Wenn Tunnel und Brücke befahrbar sind, wird die Vogelfluglinie an Bedeutung verlieren. Sie mußte 1993 einen Pkw-Transportrückgang von 14,5 Prozent hinnehmen.

J. Glöckner, Dortmund

Aus der zweiten Reihe



Für den Umschlag aus der zweiten Wagenreihe wurde nach den Vorstellungen des Güterverkehrszentrums Roland in Bremen ein Container-Hubgerät mit ausfahrbarem Mast entwickelt, das 90 t zu tragen vermag. Bei einem Ladeabstand von 7,25 m schlägt das Gerät noch 20 t an.

Klaus-Dieter Thuy, Bremen

EUROVAPOR Berlin stellt klar:

Der Verein hat von der Niederbarnimer Eisenbahn im Bw Basdorf eine dreigleisige Schuppenhalle mit dem davorliegenden Freigelände gemietet. In diesem Gebäude wird zur Zeit ein Museumszug aus Donnerbüchsen aufgearbeitet, der voraussichtlich ab August die Strecken nach Märkisches Viertel, Liebenwalde und Groß Schönebeck befahren wird. Wenn die Waldbrandwarnstufen keinen Dampflokeinsatz zulassen, wird die vereinseigene V 15 (optischer Zustand Auslieferung 1962) eingesetzt.

Aufgrund von Gerüchten ist klarzustellen, daß EUROVAPOR Berlin und das Dampflokmuseum Hermeskeil, Außenstelle Basdorf zwei verschiedene Gruppen mit unterschiedlichen Konzepten sind, die eine direkte Zusammenarbeit nicht möglich machen, nicht aber an guter Nachbarschaft hinderlich sind, mit dem Ziel, historisch Wertvolles zu erhalten.

Thorsten Poth, Vorstand EUROVAPOR Berlin.

NACHRICHTEN

■ Der bisherige oberirdische Kopfbahnhof in Stuttgart Hauptbahnhof soll einem unterirdischen Durchgangsbahnhof weichen. Vom jetzigen Bahnhof soll nur das unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude bleiben; das 80 Hektar große Bahnhofsareal soll verkauft werden.
Vom Hauptbahnhof sollen Tunnelstrecken in Richtung Flughafen und in Richtung Untertürkheim–Nürnberg getrieben werden. me

■ Zwischen Oslo und Trondheim sollen künftig Züge mit 200 km/h verkehren. Die Vorbereitungen für eine Neubaustrecke haben begonnen. Die Reisezeit wird sich von sechs auf drei Stunden verkürzen. Bis 1997 soll die Trasse geplant sein, der erste Bauabschnitt zwischen 1998 und 2001 verwirklicht werden. Die Gesamtstrecke will die NSB aber erst im Jahre 2020 befahren. Die Kosten werden auf der Basis von 1993 mit 3 Milliarden Mark beziffert. me

■ Die Nederlandse Spoorwegen (NS) sind seit Jahresbeginn auf dem Weg in die Privatisierung. Bis zur Jahrtausendwende sollen sie auf eigenen Füßen stehen, bislang betrugen die staatlichen Zuwendungen 1,4 Milliarden Mark jährlich. Die NS wurden in vier selbständige Betriebsbereiche aufgeteilt: Personenverkehr, Gütertransport Immobilien (Bahnhöfe) und Infrastruktur (Schienenwege). Jährlich werden die Zuschüsse um einen bestimmten Betrag gekürzt.
In den nächsten drei Jahren plant das Management den Abbau von 4.800 Arbeitsplätzen, und zu Jahresbeginn wurden die Tarife um sechs Prozent angehoben. me

■ Nachdem im Sommer 1946 die Schmalspurstrecke Gernrode—Stiege (Harz) als Reparationsleistung demontiert worden war, begann bereits im Herbst gleichen Jahres der Wiederaufbau von Gernrode bis Straßberg. Erst mit Fahrplanwechsel am 3. Juni 1984 fuhren auch wieder Züge auf der ab 1982 geschlossenen Lücke Straßberg–Stiege. Damit war die Verbindung der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn mit der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn wiederhergestellt. Beide Bahnen firmieren heute als Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) mit Sitz in Wernigerode. me

■ Die Niederländischen Bahnen sollen die Postbeförderung 1997 beenden. Die Postverwaltung meint, daß die Beförderung auf der Straße billiger sei. Damit würden die Posttriebwagen der NS überflüssig. Broers



National Railway Museum York

NRM

steht für National Railway Museum – der Kenner identifiziert dies schlicht und ergreifend als schönstes Eisenbahnmuseum der Welt

Der 1877 eingeweihte Bahnhof von York wurde als architektonisches Kleinod im MODELLEISENBAHNER bereits gewürdigt Der wahre Grund, warum es Eisenbahnfreunde aus aller Welt in die Perle der nordenglischen Städte zieht, liegt nur ein paar Ecken weiter auf dem Gelände des ehemaligen Betriebswerkes York nebst angrenzender Parzellen.

Umschlungen von einem Gleisbogen der East Coast Main Line (ECML) London King's Cross–York–Newcastle–Edinburgh hat die Great Hall nach wie vor den einem Bw gebührenden Gleisanschluß an eine der wichtigsten Strecken im Netz von British Rail: Auf der ECML rannte Mallard vor nunmehr 55 Jahren ihren nach wie vor gültigen Weltrekord. Die Rekordlerin und der ihre Leistung dokumentierende Meßwagen sind auch heute wieder vereint. In der „Großen Halle" trennen sie nur ein paar Meter Gleis (Bild oben). Gleich neben den Herolden glorioser britischer Bahn-Vergangenheit steht ein Vertreter der unbesungenen Helden der Zukunft: Eine Tunnelbaulokomotive wirkt mit ihren originalen Schmutzverkrustungen aus dem Kreideboden des Meeresgrundes unter dem Ärmelkanal nahezu stolz-realistisch im Vergleich zum dahinter aufragenden plastikglatten Modell eines Chunnel-Zug-Triebkopfes (Chunnel = Channel-Tunnel).

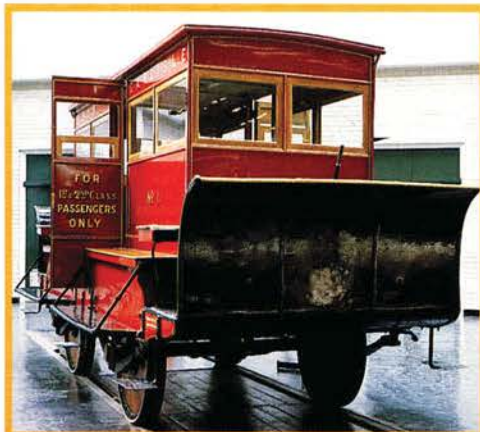
Das NRM ist illustrer Versammlungsplatz ehemaliger und gegenwärtiger Größen und – geplatzter Träume. Große Würfe stehen friedlich neben heillosen Flops: Vom Rocket-Nachbau bis zum High Speed Train-Prototyp-Triebkopf, von der Original-Zechenlok aus den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts bis hin zur Vertreterin der letzten British Rail Dampflok-Baureihe, von der Stirling Eight Foot Single (Schnellzuglok von 1870, nach ihrem Konstrukteur – Stirling –, ihrer einen-Single-Treibachse mit acht Fuß – Eight Foot – (knapp 2,45 m) messenden Treibrädern so genannt) bis zur Deltic – wer zählt die Namen, Baureihen, Eisenbahngesellschaften.

Bis 1923 gab es rund 153 private ➪

Bahngesellschaften. Dann kam die große Fusion. Daraus gingen die „Big Four" hervor. Diese „Großen Vier" wirtschafteten nicht unerfolgreich bis zum nächsten nationalen Notstand im Zweiten Weltkrieg. 1948 wurden die Big Four zur British Rail verstaatlicht, deren Privatisierung inzwischen läuft. In dieser eher unübersichtlichen Geschichte liegt auch die Erklärung dafür, daß der in den siebziger Jahren entwickelte Advanced Passenger Train (= fortschrittlicher Personenzug) zu den traurigen Gestalten im NRM zählt. Die für diesen Zug vorgesehene aktive kurvenabhängige Wagenkastenneigungssteuerung war, ohne damals noch unbekannte Mikrocomputer, mit den mehr als 150 unterschiedlichen Übergangsradien überfordert. Bis auf ein paar spektakulär-glücksfällige Testfahrten konnten die APTs keine Meriten sammeln. Was nicht vor wenigen Jahren schamhaft verschrottet wurde, kam ins NRM, wo der APT-E auf dem Freigelände vor sich hin korrodiert, während ein Wagen-Fahrgestell nunmehr permanent kurvengeneigt seine Hydraulikschläuche traurig den Besuchern entgegenreckt, die sich in seine Ecke verirren.



Lok 5000 der London, Midland & Scottish Railway.



Tür auf für Fahrgäste der 1. und 2. Klasse, Außenbänke für die Passagiere der 3. Klasse.

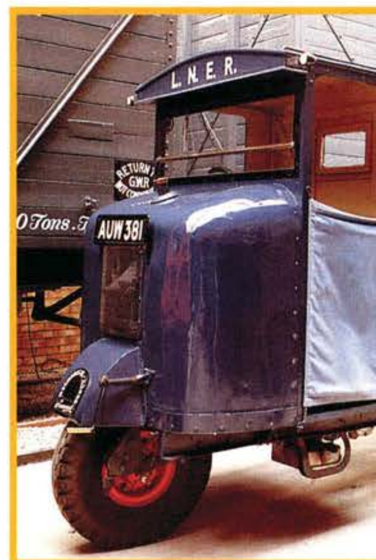
Erfolgsgeschichten schrieben dagegen zwei Dieselexponate. Die vom High Speed Train war schon im MODELLEISENBAHNER zu lesen, die der Deltics muß in unseren Landen noch geschrieben werden.

Die Class 55 wurde wegen ihrer beiden Primär-Motoren Deltic genannt. Diese Schiffsaggregate hatten 18 Zylinder, die in je drei Bänken dreiecksförmig – wie ein griechisches Delta – angeordnet waren. Je zwei gegenläufige Kolben teilten sich eine Zylinderlaufbüchse, so daß die Maschine ohne Ventile und Nockenwellen auskam. Ansaugen und Ausstoßen erfolgte unter dem Überbzw. Unterdruck der aufeinander zu- bzw. voneinander wegstrebenden Kolben. Zu kompliziert? Im NRM ist ein Deltic-Motor mit geschickten Sicht-Schnitten ausgestellt. Deltic - das ist noch heute, 13 Jahre nach ihrem letzten Regeleinsatz, ein Zauberwort. Wenn eine 55er anfuhr, dann teilte sich die schiere Kraft der 36 Zylinder jeder Faser des daneben erbebenden Körpers mit.

Wren, Zaunkönig, heißt ein kleiner Teekocher der ehemaligen Lancashire & Yorkshire Railway. Die wohl kleinste Dampflok des NRM. Daneben eine riesige D-gekuppelte Schlepptendermaschine, die zu einem Los von 64 gehörte, das in den fünfziger Jahren von der britischen Lokfabrik Vulcan nach China geliefert worden war. Nach ihrer Ausmusterung in den siebziger Jahren kam eine Lok nach England zurück. Der Transport vom Liverpooler Hafen ins NRM war, wegen des im Vergleich zum chinesischen viel kleineren British Rail-Lichtraumprofils, eine Geschichte für sich.



Lok 673 der Midland Railway mit stilrein



Mechanical Horse oder früher Sattelschle

Komm' se mit, Herrschaften! Hier, neben Mallard, führt der Weg aus der Großen Halle ins Freie. Gleich links steht ein großer Dampfkran, und dann geht's in der Unterführung unter der Leeman Road hindurch am Museums-Shop vorbei zur South Hall, wo auf sieben Gleisen Themenschauen auf Sie warten, die ihresgleichen suchen.



55 002 - Ruhestand für eine Deltic.



lland-Zug.



· die Stückgutzustellung.

Die meisten Nutzer der Eisenbahn der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts sind vertreten. Londoner Berufspendler, Ausflugsreisende, Könige und Königinnen. Nicht zu vergessen Stück- und Massengüter, Post und alter Transkanalverkehr. Auch die „navvies" wurden nicht vergessen, die Arbeiter, die im vorigen Jahrhundert mit ihrer Hände Arbeit die Schienen für die ganze Herrlichkeit gelegt hatten. All das findet an höchst realistisch gestalteten Bahnsteigen statt, denen nichts fehlt: nicht die große Uhr, nicht die Kisten, Kasten und Koffer der Reisenden, nicht die Gepäckkarren, noch das – stets zahlreich vorhandene Publikum, letzteres naturgemäß nicht immer gänzlich epochengerecht gekleidet.

All das viele Schauen haut den stärksten Eisenbahnfreund aus dem Bremserhaus.

Nur gut, daß auf dem breiten Bahnsteig zwischen Midland Express und einem leibhaftigen französischen Güterwagen das wohlgeführte Selbstbedienungs-Restaurant mit einer reichhaltigen Auswahl an kalten und warmen Speisen aufwartet, die alle Horrorgeschichten von der englischen Küche Lügen strafen.

Auf dem Weg nach draußen lockt nochmals der Souvenirladen. Er ist bestens sortiert und entbehrt jeglichen Kitsches. Drucke, Poster, Literatur – alles vom Feinsten. Auch die Modellautos. Zum Beispiel die Eisenbahn-Paketfahrzeuge aus den dreißiger Jahren von Lledo, die – aber das haben Sie ja schon im ModellEisenBahner gelesen.

Wenn Sie jetzt beim nunmehrigen Haupteingang das Museum wieder verlassen, ohne vorher der Modellbahn neben der Gleisbau-Ausstellung Ihre Aufwartung gemacht zu haben, kann Ihnen nicht geholfen werden. Allein die Vitrinen mit den hinreißenden Basset-Lowke-, Tri-ang- oder alten Hornby-Modellen sind den Abstecher ins Modellbahn-Gelaß wert. Und erst recht die Fine-Scale Spur-0 Modellbahn, von deren permanenter Vorführung mit rund zehn verschiedenen Zügen aller Gattungen Richard (3) nur unter Androhung körperlichen Abtransports zu entfernen ist: „Aber ich muß doch noch sehen, ob das Signal unten bleibt, wenn der Nebenbahnzug durchfährt!"

Am besten, Sie prüfen das selbst einmal nach!

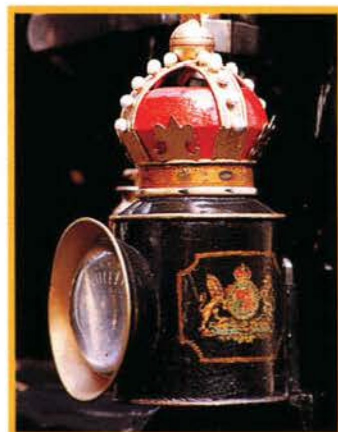
kdb



Winzling Wren der Lancashire & Yorkshire Railway.



Lok Cheltenham der Southern Railway mit einem CIWL-Schlafwagen.



Signallaterne eines Hofzugwagens.

ModellEisenBahner TIP

England heißt für viele London. Deshalb sind unsere Tips zur Anreise nach York auch auf die Metropole ausgerichtet.

In London gilt es dann, von den Stationen Charing Cross, Waterloo oder Victoria den Bahnhof King's Cross, den Ausgangspunkt der East Coast Main Line, zu erreichen. Stilvoll, mit der U-Bahn, der ältesten der Welt.

York liegt direkt an der ECML. Die seit kurzem fahrenden IC 225-Züge legen die Strecke im günstigsten Fall (ohne Zwischenhalt) in einer Stunde und fünfzig Minuten zurück.

Den Autofahrer bringen von London aus sowohl die Große Nord-Straße A1 und die etwas westlicher verlaufende Nord-Autobahn M1 nach York. Beide Alternativen führen nach etwa 350 km ans Ziel und sind auch zeitlich mit je circa dreieinhalb Stunden gleich zu bewerten, zumal die M1-Strecke über die M18 ohnehin auf die A1 führt, welcher dann bis zur A64 zu folgen ist. Diese führt unmittelbar südlich an York vorbei, wird dort Teil der Ringstraße. Nunmehr gilt es, der Beschilderung zum City Centre und dann zum National Railway Museum zu folgen.

Der Parkplatz des NRM bietet problemlos Stellfläche. Die Parkzeit ist unbegrenzt; ein direkt vor dem Museum haltender Park + Ride-Bus kann für dringend anzuratende Besuche des historischen Stadtzentrums genutzt werden, zumal die Parkgebühr mit 1 £ pro Tag enorm niedrig liegt.

Modell Eisen Bahner

GÜTERSCHUPPEN

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE NÄCHSTERREICHBARE AUSGABE HEFT 7/94 IST AM 13. JUNI 1994

AUSGABE JUNI 1994

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Biete

Verk. BTTB, 25 Triebfahrzeuge ab DM 30,-. 100 Wagen ab DM 6,-. Suche M61 u. BR 106. Arndt, Im Bruch 4A, 38112 Braunschweig. Tel. 0531/515736

Verkaufe BTTB 8 Loks, 50 Wagen sowie Buch "Die Eisenbahn um Nossen zur Dampflokzeit". Liste gg. Freiumschlag. Andre Thieme, Hauptstr. 47, 09634 Hirschfeld

Verkaufe preiswert neuwertiges TT-Material von BTTB (Liste gegen Freiumschlag) Hruska-BR 91. F. Schilensky, Skurumer Str. 67, 03149 Forst

TT-Sammlungsauflösung: Loks, Wagen, Zubehör, Kleinserien, Faulhaberumbauten, größtenteils neu, umfangreiche Liste gegen Freiumschlag: Peter Nuehlen, Roenskenstr. 36 A, 46562 Voerde, Tel. 02855/18006

Verkaufe Stadtilm Spur S BR80, 24, E18, Schienenbus m Bw fahrber., 7 Weichen, div. Wagen u. Schienen. P. Zapfe, Am Jesuborn 2, 07422 Bad Blankenburg

TT, 11 Loks, ca. 40 Wagen, Signale, Schienen, Weichen, ca. 30 Bausätze, neuwertig. Verkaufspreis DM 600,-. Rötzsch, Mauritzstr.55, 47829 Krefeld

TT-Anl. 3x1,8m, 4teilig, 50 Weich., 50m Gl., Drehsch., Loksch., 24 Loks, 70 G.- u. 40 Pers.wag., Schaltpl., möglichst kompl. Verk. bzw. Liste gg. Freiumschl. anf. bei Vogelsang, Tucholskystr. 13, 01257 Dresden

TT, 2teilige Anlage mit Zubehör, 20 Loks, 100 Hänger, 6 Trafos, reparaturbedürftig. Voigt, Tel. 030/6755964

Fast alles in TT, Katalog DM 5,-. Grobel-Versand, H. Grobel, 15234 Frankfurt (Oder), Lennéstr. 72 H

Biete Zeuke-Spur-0-Sammlung, alles in Top-Zustand. Angebote an: D. Herz, Schillerstr. 4, 37327 Leinefelde, Tel. 03605/500253

Weiterhin H02L=Vitrinenverkauf Loks, Wagen, Gebäude, Zub., Oberl. Mat., Listen gegen DM 2,- in PWZ bei: Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin (Oberschöneweide)

Brekina, Herpa, Rietze, Wiking der letzten Jahre. Liste mit ca. 1000 Modellen geg. DM 3,- in Briefmarken von K. Wenders, Postf. 3223, 52119 Herzogenrath

Märklin, H0-Digital, König-Ludwig komplett DM 2150,-; Mercedes Blech-300-SL, rot u. silber, zus. DM 950,-; Metallbaukasten DO-X DM 610,-, alles unbespielt u. orig. verpackt. Tel. 08292/1034

Piko H0, 19 Loks, 40 P-Wagen, 45 G-Wagen, Gleise u. Zub., alles unbespielt. Tel. 05358/1219

Liliput-Bachmann-Güterwagen Art.-Nr. L 224714 Ges.Güterwagen, SBBK2 grau, Art.Nr. L 222504 4achs. Tankwagen ÖMV-ÖBB und andere Waggons von Liliput-Bachmann. Preisliste gg. DM 2,- bei Tadeusz Janicki, Schäfereiweg 18, 30989 Gehrden

Verk.Spur N z.B. Fleischm. BR 011066-6 f.DM 135,-;Roco V188 rot 100,-; Arnold, Piko, Minitrix, Bachmann, Grafar, Ibertren. Liste gg. Freiumschl. Krah, Am Rotberg 1, 99848 Wutha-Farnroda

Spur 0 Biller BR55, DM 280,-; Riv. "Reno" o. M., DM 160,-; "Indian-Harberbelt" m. M., DM 280,-; US-Diesell. 4achs. o. M. "Union Pacific", DM 80,-; Teilesatz m. Pantogr. E94, DM 400,-; od. Tausch gegen H0. Tel. 02163/2481

Verkaufe: Eisenbahn Kurier Jg. 91, 92, 93 zusammen für DM 180,- + Porto. Eisenbahnmagazin Jg. 91, 92, zusammen für DM 160,- + Porto. Der ModellEisenbahner Jg. 81-93, zusammen DM 264,- + Porto. H. Krinke, Gutenbergstr. 46, 02763 Zittau

Verkaufe Rokal TT Modelleisenbahn, sowie Zeuke und BTTB, mit vielen Raritäten, Liste gegen 2,- DM Rückporto, von Bernhard Schwinn, 10717 Berlin, Holsteinsche Straße 26. Tel. 030/877568

Verk. Broschüren SVT 175, ein Schnelltriebw. der DR, Format A5, 22 Seiten, 14 Fotos. Lieferung gegen Zahlung von 5x DM 1,- in Brfm. o. Verrechnungsscheck. K. Heime, Paul-Junius-Str. 57, 10369 Berlin

Die letzten ihrer Art. Liliput Orig. BR52, BR2, BR05 DB/DRG u.a. A. Müller, Bramstr. 5, 93102 Pfatter

H0e-Fan, Tausch, An- u. Verkauf von H0e-Loks, Wagen u. Ersatzteilen, Rollwagen, Liste gg. Rückporto. Radlegger. Tel. 089/2718967

Verk. EB-Literatur, Bausätze, Straßenbahn, Mosaik-Hefte. Liste anfordern. O. Böhrer, Otto-Grotewohl-Str. 1, 16816 Neuruppin

Verkaufe Piko Loks, Wagen, Zubehör, Literatur am 25. u. 26.6.94, 11-17 Uhr. Renneberg, Alt-Friedrichsfelde 122, 10315 Berlin, Tel. 030/5294792

Verk. Broschüren 100 J. Rangierbhf. Bln.-Pankow - 100 J. BW Pankow, Format A5, 28 Seiten, 16 Fotos. Lieferung gegen Zahlung von 6x DM 1,- in Brfm. o. Verrechnungsscheck. K. Heime, Paul-Junius-Str. 57, 10369 Berlin

Epochenspezis aufgepaßt: Trix-Intern. E36, E75, Roco E91 in Grau u. and. Modelle. Liste gg. Freiumschlag v. R. Pieper, Bläserstr. 50, 79576 Weil/Rhein

Verkaufe: Überzählige N-Spur-Artikel aus gepflegter und sehr gut erhaltener Sammlung. Liste bei: E. Wiesenfarth, Östliche 48, D-75175 Pforzheim (DM 1,- Porto)

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

An- und Verkauf · Tausch

Modell-Eisenbahnen **Martin Seide**
Telefon 06022/1270

63785 Obernburg/Main

63911 Trennfurt/Main	98617 Meiningen (Thüringen)	63897 Miltenberg/Main
Trennfurter Straße 44	Adelheidstraße 13	Ankergasse 15 + 22
Telefon 09372/1575	Telefon 03693/41391	Telefon 09371/69470
		Telefax 09371/5906

Raritäten · Sondermodelle · Fertiganlagen · Service · Anlagenbau

Banknoten der Reichsbahndirektionen 1923, Vignetten der Eisenbahn. Tel. 07321/51492, ab 18.00 Uhr

Verk. TT-Eisenbahnpl. 125x200, 3 Fahrkreise mit sep. Steuerpult, Zubehör und Rollendes Material. Tel. 030/9322269

Verk. TT-Modelle v. BTTB, Zeuke, Kleinserien sowie Ersatzteile u. Zubehör. Neu u. gebr. Fertigen vorb.getr. TT-Betonmasten. Umfangr. Listen gg. DM 2,- in Marken bei S. Neumann, Bergstr. 23, 06774 Söllichau. Gerne auch Ankauf!

Für Schmalspurfreunde: Hefte - Bilder - Zeichnungen von alten Kleinbahnen, Loks, Wagen u.v.m. Infos anf. Tel. 03381/300752 H

Piko-N, Rollendes Material, Schienen, Oberleit. Liste DM 2,- Brfm. F. Müller, Im Dreieck 18, 44143 Dortmund

DDR STRASSENFAHRZEUGE ALS MODELLE

Skoda 1201 Kombi "Polizei" (demnächst)	DM 8,99
Skoda 135L Feuerwehr (demnächst)	DM 9,99
Einzelanhänger für W 50 und Garant Lkw	DM 6,58
Trabant 601 Kombi "DP" Fernmeldewesen	DM 12,12
W 50 Lastzug m. Rungen/Langholz "Forst"	demnächst
GAZ 51 mit Tank (demnächst)	DM 27,90
Garant 30K/32 Kastenwagen (demnächst)	DM 68,99

u.v.a. 1:87 Modellfahrzeugraritäten aus Osteuropa

Modellbauversand T·H·O·R
Rudolf-Breitscheid-Straße 47
16816 Neuruppin
Telefon/Fax 0 33 91 / 39 78 84

KATALOG GEGEN DM 3,50 ANFORDERN

Loksch. 741277 mit Betriebsbuch, Tendersch. 18010 Hartmannkatalognr. 875, Orenst. & Koppel. Höchstgebot. Angebot schriftlich. Ramm, Wiesenstr. 56, 14513 Teltow

TT-Betonmasten, versch. Ausführ. ab DM 4,85; Baus. ab DM 2,75. V36 DR grau, DM 65,-. Ddm, DM 44,-, Zubeh. neu v. Noch, Busch, Brawa uvm. ab DM 0,50. Zeitschr.-Kataloge ab DM 0,20. Listen gg. DM 2,- b. S. Neumann, Bergstr. 23, 06774 Söllichau

Herpa- + Wiking-PKW-Modelle ab 1978 zu verkaufen. Liste gegen DM 1,- Rückporto. H. Husener, Ernst-Höfel-Str. 12, 31162 Bad Salzdetfurth

Verkaufe Spur H0 aus meiner Privatsammlung: Fleischmann, Piko, Loks, Wagen sowie Zubehör. Liste gegen DM 3,- Rückporto von Manuel Wolfram, Motzstr. 87 a, 10779 Berlin

Biete ME 1979-1988 je DM 12,-; Eisenbahnmagazin 1985-1989 je DM 60,-. W. Grohmann, G.-ScHOll-Str. 5, 02727 Neugersdorf

Verkaufe technisch vorbereitete Modellbahn, Spur Z mit Zubehör. Tel. 03585/453350 n. 17.00 Uhr

PIKO-H0, Triebfahrzeuge und Wagen in reicher Auswahl zum Verkauf oder Tausch. Liste bitte anfordern. Heinz Wolff, Postfach 5, 10371 Berlin

Verk. sehr schöne H0m-Modulanlage m. Rollmaterial, nur komplett. Info u. Besichtigungstermine unter Chiffre ME06/830190

Sammlungsauflösung, verkaufe Spur 0, Zeuke TT mit Zubehör, Modelleisenbahner und Eisenbahnjahrbücher DR und Spur S Zeuke TT. H. Voigt, Kloßstr. 10, 04249 Leipzig

KAUFE JEDE MODELLBAHN MODELLAUTOS/ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote aus Großhandelsauflösung

TT	**Rokal** BR 24	nur 149,95
	Rokal BR 03	nur 249,95
	Rokal T3	nur 249,95
	TT-Club BR 106	nur 159,95
	TT-Club V 60	nur 169,95
	BR E 250	nur 89,95
	BR E 242	nur 59,95
	BR E 211	nur 59,95
	BR E 70	nur 179,95
	BR 01	nur 194,95
	Berlin-Wagen, Set	nur 94,95
	Donnerbüchsen, 3 Stück	nur 34,95
	Reko-Mitropawagen	nur 14,95
	D-Zug-Mitropawagen	nur 9,99
	Tschechische Wagenbausätze, 4 versch.	nur 39,95
	Bogenweichenpaar, el.	nur 17,95
	Doppelkreuzungsweiche, el.	nur 14,95
	Entkuppler, el.	nur 7,95
	Weiche rechts, el.	nur 9,95
	Weiche links , el.	nur 13,95
	Handweichenpaar	nur 11,95
	10 Kupplungen	nur 2,95
	Traktor mit Hänger (incl. Versand)	nur 34,95
	2 Gabelstapler (incl. Versand)	nur 34,95
	3 Busse TT; 3 LkW (versch.)	nur 9,99
	Form-Vorsignal	nur 10,00
	Gleissperrsignal	nur 10,00
	Form-Abdrücksignal	nur 10,00
	5 Tastenpulte	nur 19,95
	Lichttrafo Z 1 25 VA f. Zubehör	nur 29,95
H0n	**Spreewaldbahn Personenzug**	nur 219,95
	Spreewaldbahn Güterzug	nur 184,95
H0	**Piko** BR 01	nur 94,95
	BR 01 **GRÜN**	299,95
	BR 38 mit Windleitblechen	nur 119,95
	BR 95	nur 109,95
	Saxonia	nur 169,95
	4x4 achs. Reko-Modernisierungswagen	nur 69,95
	4 Lichtsignale	nur 39,95
	100 gerade oder gebogene Schienen	nur 49,95
	4x 4achs. Reko-Modernisierungswagen	nur 69,95
	Lichttrafo Z 1 25 VA f. Zubehör	nur 29,95
	10 1-armige Lampen	nur 29,95
	Warnblinkanlage	nur 19,95
	Russ. B0 w + 2 Wagen	nur 109,95
	Roco BR 74	nur 149,99
	Max Liebermann	nur 249,99
	Rivarossi BR 59	nur 449,99

Bestellungen, Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF - AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 10789 BERLIN (30), ab 14 h
Telefon 030/2186611 · Fax 030/2182646

Weinert-Bausatz 4041 (V20) DM 230,-. B. Beckmann, Kneippweg 5, 30459 Hannover-Ricklingen

Schaukastenhängevitrine für ca. 80 H0-Modelle, rollengelagerte Schiebetüren, f. DM 400,-. Tel. 030/3048581

Verk. in TT: 2x BR81 ◯ DM 40,-; 2x BR V36 ◯ DM 25,-; Rokal BR24 DM 120,-, g. Zust., zus. DM 230,-. Div. EB-Lit. P. Langbein, Bettelhecker Str. 7c, 96515 Sonneberg

1. Berliner LGB-Markt

Inh. B. Kreutlein

Öffnungszeiten Mo.-Fr. 9[00] - 13[00] und 15[00] - 18[00], Sa. 9[00] - 13[00]

Über 1000 Ersatzteile von LGB am Lager!

Bachmann Draisine 125,– DM

Gleise für LGB bis 4 m Länge! Kreise bis 4,2 m ∅.
Versand auf Rechnung. Preisliste 50 Seiten 6,– DM.
Sehr günstige Preise Pola, Preiser, Salota Mehrzugsteuerung.
Großauswahl führender Hersteller für LGB Eisenbahnen.

Holzhauser Straße 59 · 13509 Berlin
(Autobahnausfahrt Holzhauser Straße)
Telefon + Fax 030/4323701

Suche

Märklin H0, Trix, LGB, Loks, Wagen und Zubehör, Sammlungen oder Gesamtanlagen gesucht. Tel. 08261/9623, Fax 6805

BTTB-Fahrzeuge + 4achs. D-Zug-Wagen Typ Y. F. W. Wissel, Prins-Claus-Laan 99, 7242 GP Lochem, Niederlande

Laternen, Mützen, Schilder u. sonstige Raritäten der Deutschen Bahn von vor 1945 gesucht. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, 70197 Stuttgart 1. Tel. 0711/6599106

Suche: Signal-Hefte vor 62, Modellbahnwelt, BR62 Bergfelde, 03 Schicht in Blech, auch Einzelteile, z.B. Tender, Fahrgest., sowie Modelle aller Hersteller von den Anfängen d. DDR-Produktion in H0 und den Katalogen, Hefte... B. Macholdt, Adam-Riese-Str. 9, 99092 Erfurt

Suche Piko 5/6329/1, 5/6327/1, 5/6212, 5/6212/001, 5/6211, 190/15 5/6220/001, 426/28. T: 05358/1219

PIKO Einschienenbahn! Suche Zubehör: Triebzug Farbe Blau/Silber; Weichen; gerade Fahrbalken; Trenn- u. Schaltfahrbalken; Stützpfeiler; Stromanschlußstecker; Signale. Bitte nur einwandfrei funktionstüchtig. Angebote an: Eberhard Georgens, HOlländerstr. 39, 13407 Berlin

Suche Spur N Piko rollendes Material, auch Tausch gegen TT-Material möglich. Tel. 02151/470183

Alte Märklinkataloge, MM Hefte günstig 60-70 Jahre sowie Lok 3046 od. 3048, auch defekt. Übernehme Reparaturen, Reinigung, Überholung alter Loks. Tel. 07666/7161

Suche Lokschilder m. breiten Ziffern aus Alu u. Messing sowie Gußschilder m. RH-Stempel. Zahle sehr gut, Selbstabholer! N. Block, Rosenweg 12, 01259 Dresden

SCHOLZ

CLICHYSTRASSE 8 • D-89518 HEIDENHEIM
TEL. (0 73 21) 4 16 44 · FAX (0 73 21) 4 85 02
IHR FACHGESCHÄFT FÜR MODELLEISENBAHNEN

Wir bieten u. a.:

ROCO	43218 Dampflok württ. "C" DRG	nur DM 199,-
ROCO	43437 Köf DB neue Farbe	nur DM 79,-
ROCO	43622 Köf DB neue Farbe (361)	nur DM 119,-
RIVAROSSI	1374 BR 96 (96022) DRG	nur DM 449,-
Lima 149796K	Wagenset Touropa DB, 3 Wg.	nur DM 159,-

Kleinserien von Lemaco, Micro, Westmodel. Liste anfordern.

Suche Verkehrsschild am unbeschrankten Bahnübergang mit "DAMPFLOK". Tel. 030/7733979, ab 17.00 Uhr

Suche BR 02 Henschel-Stroml.-Lok v. Hruska u. Pico Expresslok 1'B1'. T. Bretfeld, Borsbergblick 6, 01796 Pirna

Suche Fotos der Strecken Leipzig-Falkenberg und Mockrehna-Schildau von 1965 bis heute. Schriftl. Angebote an L. Triebler, Spindelstr. 5a, 14482 Potsdam

Fotos: Dampfregelzüge zwischen Halle und Nordhausen vor 1975 mit 01, 02, 03, 22, 23, 38, 39, 41, 58, 93, 94; Waack, Hermannstädter Str. 5, 01279 Dresden, Tel. 0351/4615256

BAUEN SIE IHREN TRAUM!
Wir liefern Ihnen die Präzisionswerkzeuge, die Werkstoffe und die Werkzeugmaschinen, damit Sie Ihre Eisenbahnträume nachbauen können.

FOHRMANN HAT EIN HERZ FÜR ALLE MODELLBAUER - UND DIE LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG
Den sehr informativen Lieferkatalog MEB senden wir Ihnen gern gegen DM 6,50 per Scheck oder in Briefmarken zu. (Ausland: gegen 6 internat. Antwortscheine). Diese Schutzgebühr wird beim Kauf angerechnet.



fohrmann-WERKZEUGE für Feinmechanik und Modellbau GmbH

Sydowstr. 7c-d · D-45731 Waltrop · Tel. 02309/2962

MODELLBAUTREFF

Inh. Otto Schulte OHG · Elias-Eller-Str. 118 · 42369 Wuppertal 21 · Tel. 0202/464095 · Fax 0202/464059

[illegible]

Geschäftszeiten: Di.-Fr. 15-18.30, Sa. 9.30-13.00 Uhr

01187 Dresden, Modellbahn Liebscher, Zwickauer Str. 158
01237 Dresden, Modellbau Peter, Reicker Str. 104
01277 Dresden, Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28
01127 Dresden, Modellbahn + Elektronik, Hertel, Konkordienstr. 38
01307 Dresden, Tan Modellbau, Pfotenhauerstr. 66
01309 Dresden, Fa. Schubert, Hüblerstr. 11
01324 Dresden, Uhlmann Modelltechnik, Trebeweg 11
01445 Radebeul, Rosemarie und Werner Zeibig, Ernst-Thälmann-Str. 11
01478 Weixdorf, Fa. Büttner, Rothenaustr. 14
01558 Großenhain, Modellbahn-Shop Großenhain, Marktgasse 8
01589 Riesa, Spielwarengeschäft Gerd Heber, Dr.-Scheider-Str. 3
01594 Boritz, Modell Shop, Bernd Werner, Hauptstr. 8
01640 Coswig, Modellbahn Siewert, Moritzburger Str. 48
01796 Pirna, Modellbahn und Spielwaren, Donaische Str. 41
01809 Heidenau, Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4
01896 Polsnitz, Menschner Modelleisenbahn, Ziegenbalgplatz 10 + 11
01904 Neukirch, Fa. Kaufer, Hauptstr. 44b
01936 Königsbrück, Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7
01968 Senftenberg-See, Horst Bergmann, Kormoranstr. 4
02625 Bautzen, Elektro-Quelle, Neusalzaer Str. 17
02708 Löbau, Spielzeugland, Rittergasse 3
02728 Ebersbach, Modellbahn-Boutique, Bärbel Siller, Löbauer Str. 11
02730 Ebersbach, Modellbahn-Boutique, Löbauer Str. 11
02763 Zittau, Haltepunkt, Johannisstr. 8
02763 Zittau, Sachsenmodelle, Fichte & Lenk, Markt 20
02994 Bernsdorf, Harald Mehlhose, Dresdner Str. 26
03046 Cottbus, Böcking und Sohn, Spremberger Str. 26
04109 Leipzig, Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4
04229 Leipzig, A. Nitsche, Altranstädter Str. 44,
04275 Leipzig, Fa. Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 101
04289 Leipzig, Karsten Klinger, Prager Str. 275
04318 Leipzig, Bernd Missler, Martinstr. 3
04720 Döbeln, Modellbahnhof, Hobby + Spiel, Bahnhofstr. 13
04736 Waldheim, Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27
06110 Halle, Modellbahncenter, Beesener Str. 2
06114 Halle, Fa. Hoffmann, Str. d. DSF 96
06268 Querfurt, Hobby-Shop K. Hebenstreit, Merseburger Str. 11
06484 Quedlinburg, Modellbahn-Service, Stieg 16
06618 Naumburg, Modellbahneck, Freyburger Str. 4
06667 Weissenfels, Modellbahn Erhardt, Beuditzstr. 2a
06785 Schleesen, Modelleisenbahnen Rudi Engel, Dorfstraße 61
07308 Saalfeld, Joachim Heinecke GmbH, Postfach 152, Köditzgasse 21
07381 Pössneck, Günthers Hobbythek, Schillerplatz 2
07977 Berga/Elster, Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen, H. Kretzschmar, Postfach 18
08107 Kirchberg, Spielwaren und Elektroartikel, Torstr. 2
08223 Falkenstein, Falkensteiner Modellbahnstube, August-Bebel-Str. 49
08280 Aue, C. A. Schieck, Auerhammer Str. 1
08289 Schneeberg, Peter Lorenz, Forststr. 13
08297 Zwönitz, Olaf Günther, Siedlungsstr. 8
08412 Werdau, Sehrer, August-Bebel-Str. 74
08462 Reichenbach, Modellbahn Spitzner, Albertistr. 16

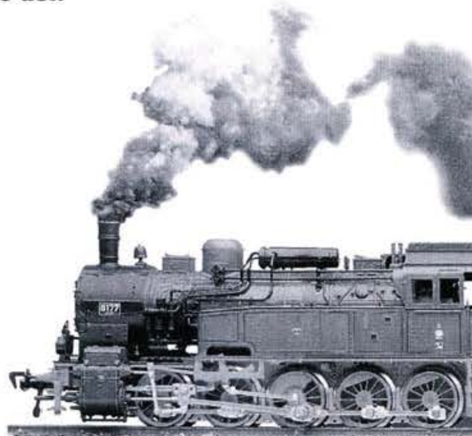
Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 6. Juli! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten.

08523 Plauen, Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str. 145
08523 Plauen, Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14
09212 Limbach, Oberfroh Modellbahnladen, Bernhardstr. 15
09326 Geringswalde, Modellbahnhof, Dresdener Str. 27
09366 Stollberg, Modellbahnen Junghans, Rudolf-Breitscheid-Str. 17
09366 Stollberg, Modell-Bahnhof, E.-Thälmann-Str. 6
09419 Thum, Fa. W. Oelmann, Greifensteinstr. 5
10247 Berlin, Modellbahncenter Hosse, Glatzer Str. 1
10318 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104
10405 Berlin, Modellbahn Haberditzel, Greifswalder Str. 2,
10407 Berlin, Detlef Appel, Hans-Otto-Str. 7,
10437 Berlin, Günter Peter, Kopenhagener Str. 73
10589 Berlin, Modellbahnen, Mierendorfplatz 16
10627 Berlin, Toto's Eisenbahnladen, Pestalozzistr. 28
10711 Berlin, Schiffs- und Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26
10789 Berlin, Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24
10789 Berlin, Michas Bahnhof, Nürnberger Str. 21
10823 Berlin, Modellbahn Rudolf Schmitt, Dominicusstr. 25
10827 Berlin, Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2
12045 Berlin, Modellbahn- und Spielwarenparadies, Sonnenallee 63
12051 Berlin, Hardenberg LGB-Station, Siegfriedstr. 1
12105 Berlin, Peter Gierke, Suttnerstr. 2
12105 Berlin, Modellbahn Pietsch, Pruehss-Str. 34
12109 Berlin, Irene Becker, Mariendorfer Damm 14
12157 Berlin, Eisenbahnen Vogelbusch, Cranachstr. 9
12159 Berlin, Modellfahrzeug Herrmann, Haehnelstr. 11a
12163 Berlin, Lokschuppen, Markelstr. 7
12555 Berlin, Waggon-Treff, Rosenstr. 3
13088 Berlin, Fritko Modellbahntreff, Berliner Allee 98
13189 Berlin, Modelleisenbahnen Pankow, Berliner Str. 48
13353 Berlin, Fa. Krümmling, Seestr. 42
13359 Berlin, Peter Brause, Drontheimer Str. 1
13439 Berlin, Spielkiste Spielwarenhandel GmbH, Senftenberger Ring 13
13509 Berlin, LGB Markt, Holzhauser Str. 59
13581 Berlin, Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13a
13585 Berlin, Spandauer Lok-Werkstatt, Bismarckstr. 61 A
14169 Berlin, Modellbahnen in Zehlendorf, Berliner Str. 37
14476 Eiche, Modellbahnhof, Hauptstr. 89

14641 Nauen, Brandenburger Spielwaren, Dammstr. 20
14712 Rathenow, Stettmann's Modellbahnen, Rhinower Str. 4
14770 Brandenburg, Modellbahn-fachgeschäft, G. Kynast, Bäckerstr. 38
14772 Brandenburg, Goyer Modellbau + Modelleisenbahnen, Einkaufszentrum, Tschirchdamm 17
14774 Brandenburg-Plaue, Goyer Modellbau + Modelleisenbahnen, Genthiner Str. 65 + 102
15366 Hönow, Glücksburger Modelleisenbahnen, Inh. Klaus Hüther, Mehrower Str. 18
15907 Lübben, Modellbahn-fachgeschäft Spreewälder Bimmelguste, Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4
16321 Bernau, Spielwarenfachhandel J. Bostedt und D. Fischer, Breite Str. 13
16816 Neuruppin, Werner Baumgärtel, Siechenstr. 17
17291 Prenzlau, Brigitte Simon, Stettiner Str. 26
17489 Greifswald, Modellbahn-Service J. Schildauer, Steinbecker Str. 27
18055 Rostock, Elektro Schultz, Lange Str. 3
18273 Güstrow, Kinderland W. Godemann, Pferdemarkt 13/14
19053 Schwerin, Thomas Glusing, Mecklenburger Str. 5
19243 Wittenburg, Deja Drogerie- und Spielwaren GmbH, Große Str. 12
19300 Grabow/Mecklenburg, Spielwaren Gerald Geu, Marktstraße 3
19322 Wittenberge, Modellbahnstudio Hinz, Lenzener Str. 75d
19370 Parchim, Borrmanns Modelleisenbahn-Treff, Blutstr. 3
20099 Hamburg, Modellbahn Ramm, Lange Reihe 17
20255 Hamburg, Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70
20354 Hamburg, Wede Fachhandlung, Grosse Bleichen 36
21682 Stade, Modellbahn Wilhelmy, Fischmarkt 11
22041 Hamburg, Rita Herold, Holzmühlenstr. 33
22083 Hamburg, Modellbahnkiste, Imstedt 31
22087 Hamburg, Modellbahn Hesse, Landwehr 29
22113 Oststeinbeck, Modellbahnenbahnhof Max Engel, Im Hegen 4

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Olboeter, Tel. 030/47805233. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.



22177 Hamburg, Spiel- und Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251
22299 Hamburg, Meyers Modellbahn, Barmbeker Str. 171
22393 Hamburg, Matthies-Modellbahn, Stadtbahnstr. 40
22880 Wedel/Holst., Die Gartenbahn, Elbstr. 67
23552 Lübeck, Emil's Sammlerbörse, Krähenstr. 32-34
23966 Wismar, Modellbahn-Börse, Dankwartstr. 52
24103 Kiel, Modellbahn Ofterdinger, Schülperbaum 2
24558 Henstedt-Ulzburg, Egon Wiegrefe, Middelweg 21
24582 Bordesholm, Horst Wuttkowski, Bahnhofstraße 75
24960 Glücksburg, Spielz(e)ug Lühr-Tanck, Schinderdam 1
25348 Glückstadt, Martin Meiners, Gr. Kremperstr. 13
26548 Norderney, Schnieder-Souvenirs, Am Kurplatz
26603 Aurich, Schut-Daio, Burgstr. 21–23
26817 Rhauderfehn, Hobby-Shop, Birgid Hatting, Postfach
27243 Harpstedt, Daum Modellbahn-Technik, Schützenweg 22
28217 Bremen, Modellbahn-Meyer, Bremerhavener Straße 73/75
28237 Bremen, Roland Modellbahnstudio GmbH & Co KG, Gröpelinger Heerstr. 165
28870 Ottersberg 1, Dodenhof
29225 Celle, Bastel u. Railway Depot, Lauensteinplatz 1
30451 Hannover, Schmalspur- und Feldbahn, Limmerstr. 79
31134 Hildesheim, Modellbahnecke, Braunschweiger Str. 22
31224 Peine, City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstraße 2
31568 Nienburg/Weser, Emil Twele, Lange Straße 53
31582 Nienburg, Nienburger Eisenbahn- und Modelleisenbahn Club E.V., Berliner Ring 45
31582 Nienburg, DEV Bücherladen, Kantstr. 18
32423 Minden, Modellbahnen Born, Kaiserstr. 20
32756 Detmold, K. Kunis, Grabbestr. 7
33098 Paderborn, Spiel + Freizeit Knoblich, Rosenstr. 13–15
33102 Paderborn, Modellbahn – Modellbau MMZ Sester, Friedrichstr. 7
33332 Gütersloh, Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25
33613 Bielefeld, Die Drehscheibe, Jöllenbeckerstr. 205
34127 Kassel, Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str. 99
34134 Kassel, Modellbau Ickler, Frankfurter Str. 247
34246 Vellmar, W + W Modellbahnen, Hopfenbergstraße 6
35510 Butzbach, Günter Schott, Hoch-Weideler-Str. 4a
35708 Haiger, Modellbahnen, Flug- und Schiffsmodelle, K.-H. Fries, Hüttenstr. 1
37073 Göttingen, Spiel + Foto, Theaterstr. 6

37176 Nörten-Hardenberg, Adolf Scheer, Langestr. 95
37235 Hess. Lichtenau, Kaufhaus Frank, Poststr. 12
37327 Leinefelde, J. Müller, Trift 14
37431 Bad Lauterberg, H. Schwickert, Hauptstr. 88–92
37520 Osterode, J. Thoermer, Martin-Luther-Platz 7
37603 Holzminden, Matthias Streicher, Wilhelmstr. 30
38100 Braunschweig, Modellbahn-Center, Marstall 16
38300 Wolfenbüttel, A. Querndt, Okerstr. 6
38640 Goslar, Hottenrott Einzelhandel GmbH, Bäckerstr. 104
38678 Clausthal-Z., Mineralienecke Clausthal, Bergstr. 31
39108 Magdeburg, Modelleisenbahnen E. Haseloff, Olvenstedter Str. 13
39218 Schönebeck/Elbe, Ingo Klettke, Wilh.-Helge-Str. 220
39343 Süplingen, Modelleisenbahnen, Barbara Paffenholz, Bodendorfer Str. 6
39539 Havelberg, Stettmanns Modellbahn, Domstr. 14
39576 Stendal, Modellbahnen, Spiel Firma W. Liebisch, Breite Str. 25
40625 Düsseldorf, Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15
40721 Hilden, Modellbahnladen Hilden, Benrather Str. 4
40764 Langenfeld, Spiel- und Hobby-Studio, Solinger Str. 87
42281 Wuppertal, Matschke Modellbahn, Schützenstr. 90
42289 Wuppertal, Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5
42697 Solingen, Fa. Nimscholz, Bonner Str. 26
44141 Dortmund, Der Lokschuppen, Märkische Str. 227
44287 Dortmund, Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133
44339 Dortmund, Hans Wibbeke, Eringer Str. 265
44809 Bochum, Spielzeugparadies Wagner und Raschka OHG, Dorstener Str. 217
45145 Essen, Modellbahn-Ecke Aschmann, Berliner Str. 29
45276 Essen, Buchhandlung im Eisenbahnmuseum, Grendtor 15
46483 Wesel, Modellbahn Luebke, Heuberg 9
47051 Duisburg, Drehscheibe, Kuhstr. 8
47533 Kleve, Miniaturbahnen Stichting, Hoher Weg 47
47638 Straelen, Modellbau Seiler, Josefstr. 2
47798 Krefeld, Krefelder Lokschuppen, Lindenstr. 28
47803 Krefeld, Maria Hermann, Hülser Str. 128
48143 Münster, Wiemo Modellbahntreff, Jüdefelder Str. 37
48683 Ahaus, MBS Vertriebs GmbH, Industriestr. 9
49078 Osnabrück, Modellbahn-Service, Lotter Str. 16
49342 Diepholz, Diepholzer Eisenbahnfreunde, Postfach 1266
50667 Köln, Peter W. Feldhaus GmbH & Co, Schildergasse 46–48
50827 Köln, Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664
51107 Köln, Lokstation Schmidt, Rösrather Str. 47
51375 Leverkusen, Modellbahn-Center Leverkusen, Bensbergerstr. 80
51379 Leverkusen, BW-Opladen, Düsseldorfer Str. 173
51438 Berg. Gladbach, Eisenbahn und Modellbau K. Spisla, Mülheimer Str. 180
52062 Aachen, Spielwaren Danhausen, Kleinkölnstr. 20/22
52062 Aachen, Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 2–12
52134 Herzogenrath, Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7
52372 Kreuzau-Stockheim, Drügh's Modelleisenbahnen, Kreuzauer Str. 59
53111 Bonn, Modellbahnstation M. Siffert, Rosental 52
53474 Bad Neuenahr, Technik Fritz, Telegrafenstr. 7
55124 Mainz, Elektro-Müller, Budenheimer Str. 6

Suche

Märklin Metallkrokodil CC8 800 und andere schöne Sammlerstücke aus den 50/60er Jahren gesucht. Tel. 02253/6545, abends

Suche Piko BR 50 (DDR-Prod.), BR 215 o. 218, R IV E 117 Modell Loco V 245 o. V 45, Roco BR 58. Videofilme (Eisenb. o. Spielf.) neuw. o. gebr. Fecht, Calwerstr.26, 75389 Neuweiler

Suche Transpress Mecklenburg-Pomm. Schmalspurb., ggf. Tausch m. Transpress Muldenthal-EB. (n. Bed.). Behrendt, Hoyerswerdaer Str. 6, 12627 Berlin

Sammler sucht Reichsbahn-Kursbücher 1924-1965. Tel. 0711/6599106

Suche das Buch "Die Dampflokomotive" und andere Dampflok-Literatur. Tel. 0561/4911943

Suche H0 Drehleiter Feuerwehr S 4000-1, Tankwagen, H3A, LO-Bus, Gurtförderband, Trabant 500, Hebebühne; suche Material über den Bahnhof Feldberg/Meckl. und über die Strecke Neustrelitz-Feldberg/Meckl., Gleispläne usw. R. Wolter, S.-Allende-Str. 5, 18147 Rostock

Schicht D-Zug Oberlichtwagen grün gesucht. Beerens, Brahmsstr. 16, 29223 Celle. Tel. 05141/54305

Suche Drehgestell Flm v. 1341S u. 5281. Th. Hopp, Dr.-Strauß-Str. 6, 99817 Eisenach

Kursbuch DR (DDR) Gesamtausgabe, Binnen-/Int. Verkehr von 1980 - 1988, Ang. unter Chiffre ME06/830481

Suche Bw-Gattungs- und Lokschilder (kein EDV) zu kaufen oder tauschen. Suche ebenfalls Automodelle aus DDR-Produktion, z.B. Robur-Fernmeldebautruppwagen. THOmas Tschirner, Oberwall 65, 42289 Wuppertal

Suche Piko: 5x INOX-SNCF-Wag. u. 1x Beiwagen - VT33 - 4achs. g. erh. R. Schulz Tel. 09227/4243, abends

Suche ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500- + 601-Modelle (alle Größen) + Pappbastelbögen und Piko N-Modelle + Zbh. Werner Meinecke, Habigerstieg 17, 21079 Hamburg

Suche Fernsprechapparate W 43, W 38, W 28 u. a. auch defekt!, u. Ersatzteile (Gehäuse, Gabel, Gabelträger u.a.). Tel. + Fax: 030/9216018

Plandampf Metropol Ostermontag. Wer leiht mir zwecks Überspielung seinen Video-8-Film. Keine "longplay"-Aufnahme. Biete DM 25,- Unkostenerstattung. A. Hunger, Rembrandtstr. 41, 14612 Falkensee

Suche von Piko H0 BR55-SNCF, SNCB, FS, NS, CSD zum Preis von ca. DM 50,- je Lok. Evtl. auch leicht beschädigte Modelle angenehm. W. Emmerich, Gartenstr. 1, 69245 Bammental

Modelleisenbahnsammlungen, Großanlagen in H0 Märklin, Roco usw. gesucht. SelbstabH0len. Tel. 02256/695

Suche Mitropa zwischen gestern und morgen; Uns gehören die Schienenwege; Eisenbahn-Jahrbuch 1963/1964/1970; Die Rügenschen Kleinb.; Schmalspurbahnen der Oberlausitz; Pignitz-Pollo. Knapp, 88316 Isny, Stadtmauer 27

Dampflokschilder der DR, auch EDV-Schilder sowie Gattungs- u. BW-Schilder. U. Lewin, E.-Thälmann-Str. 60, 07806 Neustadt/Orla

Suche ständig H02L=Material, Loks + Wagen v. Piko, Roco, Brawa, Flschm. usw., Ang. an: Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Suche

Suche Straßenbahn v. Liliput. BR84 (Hruska), Gützold BR42, Piko E11, E42, BR66. BR52 von Fleischmann, Schnellzugwagen von Piko bis DM 13,-. SVT 137 3teilig von Piko, V200 von Piko. Drehscheibe von Bima für TT. T. Janicki, Schäfereiweg 18, 30989 Gehrden

Suche Lokfabrik- u. Waggonfabrikschilder. Tausch oder Kauf. H.-P. Schmitz, Unterer Berg 3, 56814 Landkern, Tel. 02653/8178

Tausche

Biete MEB, ca. 80 Hefte + div. Lit., suche TT-Mat., auch def. + Einzelteile, evtl. Kauf/Verkauf. Tel. 0331/963202, nach 19 Uhr

Div. Eisenb.-Lampen, Einh.DA.Lokpfeife, DA.Lok- u. Waggonschilder. **Suche:** PC. Tel. 030/6773757

Tausche LIMA V188 mit "Leopold" Geschützzug gegen H0/H0e Mat.Ep.1 oder Verkauf. Tel. 037422/6141

Biete f. H0: 6 ständ. Ringloksch. **Suche** f. Sp. N desgl., sowie alle Arten Ersatzteile. Tel. 03931/311825

Verschiedenes

Praxishandbuch für Hobbyeisenbahner, Sammelwerk alle Ausgab. in 9 attrakt. Kunstlederordnern von Priv. zu verk. Tel. 02151/750033

Philatelie gegen Modellbahn! Postkartensammlung ab '70, auch gest., viele Sonderstempel (auch Bahn) ETBr/ETBl. u. Markenhefte gegen 2L-H0 o. bar. Tel. 030/3631298

Modellbahnanlagen und Dioramen nach Ihren oder meinen Plänen, m. o. ohne Gelände, auch Montage von Bausätzen, Anfragen bitte an: Thomas Krause, Goethestr. 25, 12459 Berlin-Oberschöneweide

Alle Modelle, alle Maßstäbe, alle Meinungen - kostenlos in der Modellbahn-Mailbox 030/7823064

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf



Fertige für Spur N + Z in Kleinserie funktionsf. Straßenlampen. Näheres unter Tel. 09289/6851

Monika Zaade Modellbahnelektronik

Postfach 4912 in 38039 Braunschweig
Tel. 0531/790498 10-13 + 19³⁰-21 Uhr Fax 0531/799576

Elektronikbausätze
Digitaltechnik
Steuerungstechnik
Bauteile
Reparaturen und Umbauten

Elektronisches Fahrpult
Ideal für die Regelung von Gleisabschnitten !

Stufenlose Regelung von 0 - 12 V Gleichspannung bis 0,5 A ★ Stromversorg. 16 V Wechselspannung (z.B. Lichtstromausgang vom Fahrpult) ★ pulsmodulierte Regelung ★ Fahrtrichtungsänderung über Wippschalter.

Jetzt zugreifen für nur 7,95

Stark !

Piko Restbestand
110 x 85 x 45 mm

Viessmann Lichtsignale H0 !
Messingmast ★ Patentsteckfuß ★ LEDs incl Vorwiderstände ★Stromversorgung 16-19 V Gleich- oder Wechselspannung.

Vorsignal 19,70 Blocksignal 14,50
Ein- Ausfahrsignal 17,40

Viessmann Holzmastleuchte H0 !
Messing ★ Patentsteckfuß ★ incl Glühlämpchen ★ 90 mm hoch ★ Stromvers. 16 V ≈ **nur 11,60**

Stabi 12 Gleichspannungsstabilisierung
12 V / 2 A mit Gleichrichter, Siebelko und Festspannungsregler.
Eingang 15 - 28 V Wechselspannung ★Ausgang 12 V / 2 A Gleichspannung ★ Stromversorgung über Lichtstromausgang oder Trafo 15 - 28 V.

Bausatz **nur 8,95**

Lieferung Inland : Vorkasse oder Nachnahme zzgl. DM 6,- Versandpauschale. Ab DM 100,- spesenfrei. Unsere Liste erhalten sie gegen DM 3,- in Briefmarken. 06/94

Urlaub bayr. Alpen an der Nebenbahn Murnau-Oberammergau, Ferienwohnung, 2-4 Pers. DM 50,- - 60,- pro Tag. K. Unhoch, Ammergauerstr. 23, 82442 Saulgrub. Tel. 08845/9584, Krs. Garmisch. Auch Gästezimmer m. Frühst.

Werkzeuge, Maschinen, Kleinstprofile, Metall und Holz, Bleche, Sperr- und Balsaholz, Muttern und Schrauben M 1 - M 6, Ritzel, Stirnräder u. Schnekken, für Modellbauer und Modellbahnzubehör. Katalog (ca. 250 Seiten) anfordern mit DM 12,– in Briefmarken.
Haible KG · Postfach 1607 · 89206 Neu-Ulm

XYLONA
Architekturmodelle

365 preisgünstige Modelle + Bausätze in Holz für die Spuren N TT H0 0 I und II/LGB

Kataloge (10,– DM) direkt bei
Ryk Huber · Postfach 187 · CH-8037 Zürich
Tel./Fax 00 41/12 73 47 40

DER Modell Eisen Bahner SHOP

BAHNVERKEHR!

Trabant 601 Kombi TT
„Die Legende", für die Anlage oder zum Sammeln, in limitierter Auflage
11,- DM

Lkw W 50 H0
Lkw mit Anhänger, Planen abnehmbar
24,90 DM

Niederbordwagen TT 35,90 DM
mit zwei abnehmbaren Lkw

Am besten gleich abschneiden und absenden!

COUPON · COUPON · COUPON · COUPON · COUPON · COUPON · COUPON

NAME, VORNAME

STRASSE, HAUSNUMMER

POSTLEITZAHL ORT

KONTO NR. (KEIN SPARKONTO) BANKLEITZAHL

NAME DES GELDINSTITUTES

STÜCK	NAME DES ARTIKELS	EINZELPREIS	GESAMT
	Trabant 601 Kombi TT	11,00	
	Lkw W 50 H0	24,90	
	Niederbordwagen TT	35,90	
	zzgl. Versandkostenpausch. von	3,- DM	
	GESAMTSUMME		

○ Bitte von meinem Konto abbuchen

UNTERSCHRIFT 6/94

Sensationspreise H0

Schmalspurzahnrad Schafbergbahn Bausatz:
Dampf-Lok Erika, mit fahrfertigem Fahrwerk inkl. Steuerung, Zylinder + Motor + 1 Wagen rot + 1 m Schiene .... nur 379,–

Triebwagenset: Intercity 403/404 Lima 149768 KP, 4teilig DB KK 269,–
dto. 149768 ACP für Märklin KK AC 399,–
12606 Liliput VT 06 3teilig, taubenblau, handgealtert 199,–

Güterzugset: E-140 (320214 Liliput) + 2 Liliput Kieswagen, 4achsig, braun 199,–
Gützold BR 106-25b Diesellok + 3 Selbstentladewagen, 4achsig + Entladestation (5/075) 119,–

Gützold:
190/16/5 XV HT K. Sächs. St. EB Ep. I 69,-
190/28/2 BR 56 DB Schlepptenderlok 129,-
190/29 BR 56 DRG mit AEG Kohlestaubtender 149,-
190/6201 E-44 DRG grau (2 Motoren) 99,-
190/6211 E-44 DB grün (2 Motoren) 89,-
190/18 BR 110 DR Diesellok + 2 Güterwg. 99,-

Märklin-Hamo-Gleichstrom:
8313 BR 75 DB Tenderlok 229,-

Lima:
2080401/400/399 Mak DE 1024 6achsig 175,-
149790 LK Henschel-Wegmann-Zug, cr./violett, DRG, mit Stromlinienlok + Wagen, 5tlg. 329,-
149790 dto. für Märklin AC 459,-
208403 V 188 Krupp Doppellok DB rot mit 2x 5-Pol-Motoren Ep. III 199,-
208406 dto. Militär-Tarnfarbe Ep. II 199,-
208406 AC dto. für Märklin Ep. II AC 259,-
208226 V 36 grün Deutsche Reichsbahn 119,-
208233 WR 360 C Wehrmachtslok Ep. II 119,-
208213 V36 DB schwarz Ep. III 119,-
208138 V20-030 DB grün 99,-
208140 V 270 DB rot 99,-
208139 S2 V20 Militär-Tarnfarbe 109,-

Liliput:
320511 E-10 creme/blau Rheingoldlok 189,-
10129 BR 012 DB Öltender AC für Märklin 499,-
1807 BR 18-451 Deutsche Reichsbahn AC für Märklin 499,-

Günther:
Fertigmodell Metall EP 5 braun Bayr. (E-52) 798,-

Spur N: Brandneu
Lemke-Limburger-Zigarre 2tlg. limitierte Auflage Metall nur 799,-

Spur 0m:
Framos Rhät. Krokodil 414 braun Messing-Handmod. inkl. 10 St. Kiss-Schienen 1799,-

AFV Augusta-Modellbahnen
86150 Augsburg · Karolinenstraße 21
Bestellungen unter Tel. 0821/519101 oder Fax 0821/157398 · Lieferung per Nachnahme + DM 10,– Porto oder gegen Vorauskasse (EC-Scheck) + DM 7,– Porto. Angebote solange Vorrat reicht.

D. APPEL Hans-Otto-Straße 7 · 10407 Berlin
(am Friedrichshain – 15 Min. v. Alex)

Modelleisenbahnen und Zubehör sowie An- und Verkauf LGB, H0, H0m, H0e, TT, N aller bekannter Hersteller, auch „JOUEF"

Modellautos und Eisenbahn-Videos
Reparaturservice

Mo.-Fr. v. 10.00 – 18.00 Uhr · Sa. v. 10.00 – 13.00 Uhr
Tel. 0 30/4 29 93 21



VERBECK MODELLBAU

Kompetenz, wenn es um Selbstbau geht!

emco **Drehen Fräsen Bohren**

Sonderaktion Unimat Basic SL
plus Drehfutter 171410
plus Wendeplattenhalterset 5830

Aktionspreis DM 999,-

Selbstverständlich bieten wir Ihnen auch alle anderen Emco-Maschinen und Zubehör einschließlich Ersatzteile äußerst günstig. Gerne führen wir Ihnen die Emco-Maschinen vor. Vereinbaren Sie einen Termin. Dieses Angebot können wir nur noch eine begrenzte Zeit aufrechterhalten, da nur noch wenige Maschinen vorhanden sind.
Kennen Sie unser Programm für Modellbauprofis?
Neben Zahnrädern von Modul 0,2 bis Modul 3, Messingprofilen von 0,6x1mm bis ca. 10x10, Stangenmaterial in Rund, Vierkant, Sechskant und Flach, Muttern und Schrauben ab M1, Faulhaber Motoren nur 1. Wahl, Faulhaber-Antriebssätze für (fast) alle Modelle, Metall-Lokschildern in H0 und 0 liefern wir Ihnen ein recht umfangreiches Sortiment an Werkzeugen, wie der Modellprofi es braucht.

Wir haben die Erfahrung aus der eigenen Modellproduktion!

Fordern Sie unseren ME-Katalog gegen DM 20,– einschließlich Versandkosten in Briefmarken oder durch Über-weisung auf unser Postbankkonto Dortmund 174021-462 an.



POSTFACH 2024 · 57450 OLPE · (0 27 61) 7 10 40

Verschiedenes

Wandvitrine aus massivem Holz (Eiche rustikal), 2 Glasschiebetüren, 80x60x12 B,H,T, 6 Stellflächen, Handarbeit, DM 300,-. Tel. 05066/65388, ab 20.00 Uhr

Eisenbahnfreunde Oberland-, Frankenwald- u. Orlabahn i. S. (KBS 556, 557, 559) su. aktive Mitstreiter. Melden bei Peetz, Michelangelostr. 83, D-10409 Berlin, Tel. 030/4239201

Bemerkenswert: Erbsen mit Speck. **Beeindruckend:** Die Dampflokfahrten. **Begeisternd:** Das Souvenir-Angebot. BW Stassfurt 18./19.6.94

Sind Sie TT-Modellbahner??? Dann sollten Sie uns kennenlernen: Info. gegen DM 3,- Rückporto beim: Arbeitskreis-TT-Modellbahn e.V., Wallburgstr. 4 in 42857 Remscheid

Christliches Modellbahn-Team, noch nicht von uns gehört? Was wir so machen? Info. anfragen beim: cmt c/o, K. H. Jähner, Marienfelderstr. 47, 33330 Gütersloh

Veranstaltungen

Leipzig - Modellbahnbörse
Samstag 25. Juni; Bw L.-West. Info: Schimpf, Tel. 0341/4210553 H

3. Offener NV-Freunde-Treff, Potsdam-Drewitz, Konrad-Wolf-Allee 29 (Begegnungszentrum), am 11.06., 14.00 - 16.00 Uhr. Info: NV-Freundin S. Podewin, C.-Veidt-Str. 12, 14480 Potsdam

sche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige (Händleranzeigen werden mit „H" gekennzeichnet)
Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik
❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–
6	15,–	52,50
7	17,–	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 20,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ______
Bankleitzahl ______ bei der ______ ab.

NAME/VORNAME TELEFON (mit Vorwahl) FAX

STRASSE/NR. PLZ/WOHNORT DATUM/UNTERSCHRIFT

❑ Ja, ich bin Abonnent von MODELL EISENBAHNER

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen
...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen
...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung. Modelleisenbahner
Borkumstraße 2
13189 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 7/94 ist am 13.6.1994. MODELL EISENBAHNER 7/94 erscheint am 6.7.1994.

Keine Frühjahrsmüdigkeit

Bereits kurz nach Toresschluß der Nürnberger Messe rollen die ersten Modellautoneuheiten des Jahrgangs 1994 auf die H0-Straßen. Trotz Rezession kennen die Anbieter der buntbedruckten Minimobile nach wie vor keine Gnade, wenn es um den Geldbeutel der Sammler geht. Allerdings fällt Enthaltsamkeit bei den meisten Modellofferten mehr als schwer...

ALBEDO bedient nach wie vor die Lebensmittelindustrie. „Jakobs", „Bahlsen", und „Milka", aber auch Nudelmacher „Buitoni" sind mit ihren Logos in der Albedo-Flotte zu finden, zumeist mit Renault- oder Volvo-Zugmaschinen im Kombipack. Nach einem existenten Vorbild bauten die Franken den Biertransporter „Pilsener Urquell". Auch zum Thema Renntrucks hat man in Heilsbronn Ideen. Das „Shell"-Team wurde mit einem Servicefahrzeug samt Anhänger komplettiert.

BREKINA bleibt den VW-Bullis treu. Nach dem Erstling T1 folgt nun der T2 in Bus- und Kastenversion, mit Hochdach und als „Westfalia"-Campingwagen. Modellbahner, die auf der Anlage einen Zeltplatz eingeplant haben, sollten sich das Viererset „VW Campingwagen" besorgen, das frühe Wohnmobile der fünfziger und sechziger Jahre beinhaltet. Blaulichtfans werden die Sondereditionen „Polizeifahrzeuge" begrüßen, die deutsche und internationale Modelle zum Thema haben. Auch ein tannengrüner T2-VW Bus der seinerzeitigen Bahnpolizei ist im Angebot.

HERPA Marktführer der Miniaturmobile in H0, läßt bereits mit den Tranchen der 94er-Neuheiten aufhorchen. Tagesfrische Personenwagen, deren Vorbilder gerade in Genf Premiere feierten, ringen mit attraktiven Lastzügen und Einsatzfahrzeugen um die Gunst des Käufers. „Mehr H0 macht keiner!" könnte das diesjährige Motto der Dietenhofener sein, die neben dem regulären Sortiment die „Sammlerbörse", „Auslandsmodelle", „Astro-Collection" (ein Modell je Sternzeichen) und die „Serie 70-Edition" mit aufgeklappten Erstlingen aus den Gründerjahren vorzeigen können. Speziell Markensammler finden hier ein schier unerschöpfliches Betätigungsfeld. Mazda Xedos 9, Renault Twingo und Opel Omega, der als Limousine und Caravan erscheint, heißen die brandaktuellen PKW. Zur Dienstleistung bei der Polizei rückte der Trabant 601 S ein. Als Retter treten auch die Mercedes-Modelle der neuen E-Klasse auf. Bei den LKW-Verkleinerungen fällt der neue MAN L2000 als Vertreter der leichten Klasse ins Auge. Zu den größeren Kalibern zählen der Mercedes SK Kühlkoffersattelzug „Schnorr", der MAN-Tankzug „Veba-Öl", der Spätzle-Lieferant „Gaggli" und der neue MAN-Hängerzug für den Güterkraftverkehr der „Deutschen Bahnen".

MARKS liefert mit dem Hanomag R 435/45 Traktor ein nahezu klassisches Scheppermodell in H0 aus. Filigraner gehts nimmer und auch das Finish dieses Ausnahmestückes läßt bis auf den Preis von 75 Mark keine Wünsche offen. Für den N-Spurer gibt es den Opel Blitz als Feuerwehrgerätewagen und als Milchtransporter. Der Mercedes 180 D wurde zum Taxi umgestrickt. Ein „Muß" für die N-Bahn sind die beiden Tanksattelzüge „BP" und „ARAL", die von Hauben-Mercedes des Typs L 3500/5000 befördert werden.

s.e.s bringt in 1:120 den W 50 als Hinterkipper sowie in zwei Kofferversionen. Die Pritschenausführung ist der Feuerwehr und der Reichsbahn vorbehalten. Bei den Minicars in Halbnull tauchen wiederum alte Bekannte in neuem Outfit auf. Der IFA W 50 dokumentiert auch in 1:87 seine vielfältigen Einsatzmöglichkeiten. Der seinerzeit einzige Daimler, der Mercedes LS 322 Flugfeldtankwagen, ist gleichfalls wieder vertreten. Amüsant wirkt die Multicar-Pritsche in Diensten der Feuerwehr. Nicht zuletzt der noch wohlbekannte Ikarus 55 (hinten mit Schnauze) wird auf mancher Anlage willkommen sein.

Uwe Ruck





Herpa, 1:87, Kunststoffertigmodelle: Mercedes-C220- und E320-Versionen (Bild oben). Ganz neu aus Dietenhofen: Mazda Xedos 9, Opel Omega als Caravan und Limousine, Renault Twingo und der Ferrari 512 TR.



s.e.s, 1:87, Kunststoffertigmodelle: Multicar, W 50 und Lada-Nova.



Albedo, 1:87, Kunststoffertigmodelle: MAN-Renntruck und Volvo-Zugmaschine.

Fotos: Stirl

Neues Modellbahnmuseum

In Sneek wurde das neugegründete Niederländische Modelleisenbahn-Museum eröffnet. Es basiert auf der umfangreichen Sammlung von Piet Scheltema und enthält viele Modelle aus den Anfangszeiten der Spielzeugbahnen.
Sneek liegt in der niederländischen Provinz Friesland. Das Museum ist montags bis sonnabends vormittags von 10 bis 12 und am Nachmittag von 14 bis 17 Uhr geöffnet.
te Velthuis



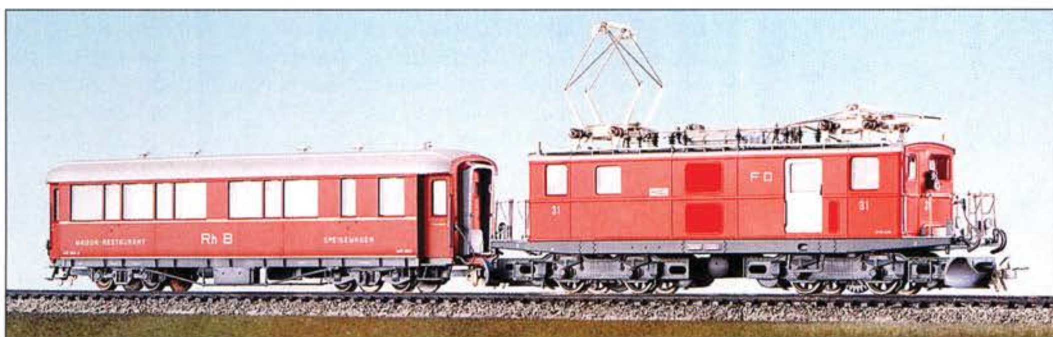
Jeike-TT, Rüselstraße 10h, 45143 Essen, liefert den **„Blauen Bock“** als Teilesatz und Standmodell. Dieses H0-Fahrzeug hat sein Vorbild in der Henschel-BBC DE 2500; drei Maschinen wurden zwischen 1971 und 1985 konstruiert und gebaut.

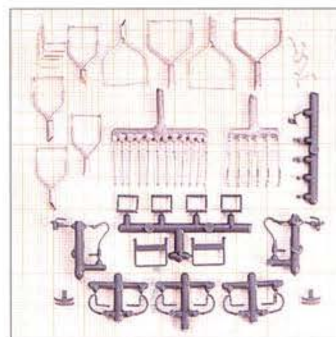


Werkfoto



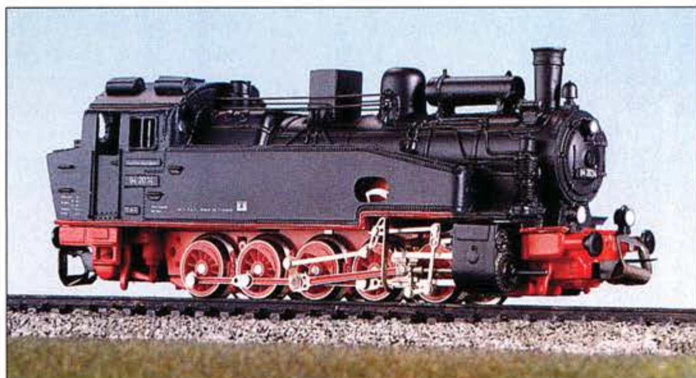
Im aktuellen roten Anstrich mit Schriftzug und Wappen der Gemeinde Klosters erschien bei Lehmann die **Ge 4/4 II der Rhätischen Bahn**. Das detaillierte Gehäuse des Ilm-Modells besteht aus Kunststoff und ist sauber lackiert und bedruckt. Als Antrieb dienen zwei Motoren, die Lampen sind beleuchtet. In Abhängigkeit von der Fahrtrichtung wird der jeweils hintere Bügel per Stellmotor angelegt.





BECKMANN TT

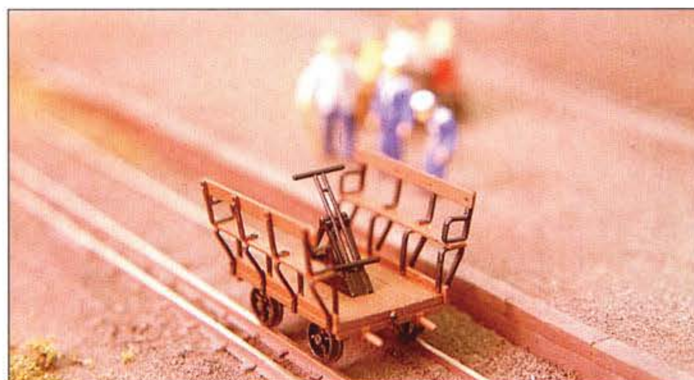
In Kleinserie liefert Joachim Beckmann termingerecht seine überarbeitete **BR 94** aus. Das TT-Modell hat einen neuen Antrieb bekommen. Auch das Gehäuse wurde überarbeitet. Es ist matt lackiert und gut lesbar im Tampondruckverfahren bedruckt. Bemerkenswert ist die feine Steuerung mit doppelt geführtem Kreuzkopf. Den Kleinserienhersteller Beckmann-TT findet man in der Fontanestraße 17 in 12049 Berlin. ▼



Fotos: Stirl

BEMO

Neue Oldies nach Schweizer Vorbildern kommen von Bemo. Der **Mitropa-Speisewagen** fuhr in den 60er Jahren bei der RhB. Die Zahnradlokomotive **HGe 4/4 I** erscheint in zwei Ausführungen der Furka-Oberalp-Bahn und als BVZ-Lokomotive. Das H0m-Modell ist mit zwei Motoren ausgestattet. Es kann auf Oberleitungsbetrieb umgeschaltet werden. Die filigranen Bühnen an den Fahrzeugstirnseiten bestehen aus Weißmetall und müssen selbst zugerüstet werden.



Werkfoto

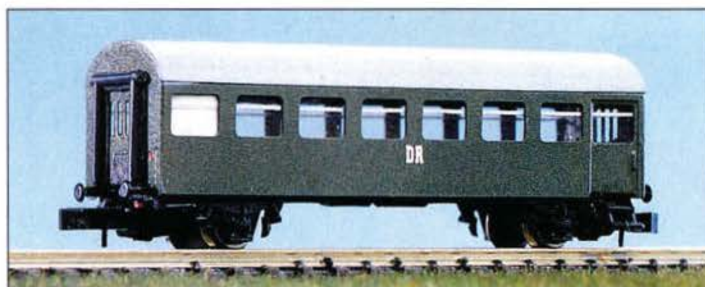
WEINERT MODELLBAU

Eine **Handhebeldraisine** mit zwei Sitzbänken liefert Weinert. Das Modell wird für H0e- und H0m-Gleise als Messingbausatz angeboten. Neu lieferbar sind ein **Förderband** sowie vierachsige **Schmalspurflachwagen**.



Von Roco kommen **2.-Kl.-Abteilwagen der DR** italienischer Bauart. Bis Anfang der 70 Jahre verkehrten diese Wagen im Raum Dresden–Chemnitz–Leipzig. Einige Fahrzeuge wurden während des 2. Weltkrieges für die DRG in Italien gebaut. Andere, ursprünglich italienische Wagen, verblieben nach 1945 in Deutschland. Viele kleine Zurüstteile wie Türklinken und Handläufe sind am Modell anzubringen. ▼





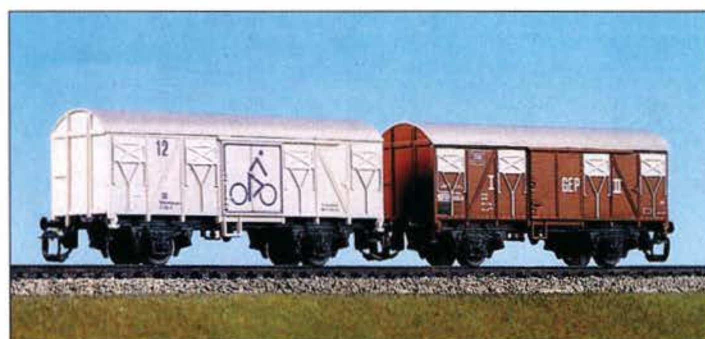


Auf der Basis eines Märklin-Fahrwerkes fertigt der mecklenburgische Kleinserienhersteller Harald Freudenreich den Reisezugwagen **Baag der DR**. Das Z-Modell ist bei Schmidt-Modelleisenbahnen, Klagesweg 6, 31787 Hameln, als Fertigmodell und Messingbausatz zu bekommen.



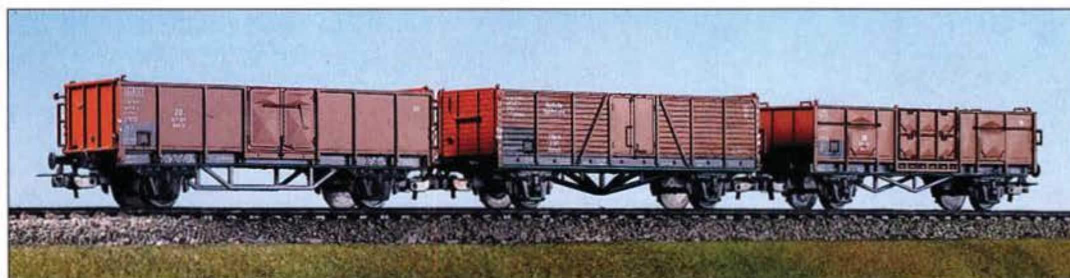


In exaktem Maßstab und mit neuen Drehgestellen präsentieren sich die überarbeiteten **DR-Rekowagen** von Sachsenmodelle. Wie der abgebildete BDghwe besitzen auch der WRge und der Bghwe eine Kurzkupplungskinematik und einen Kupplungsaufnahmeschacht nach NEM 362.





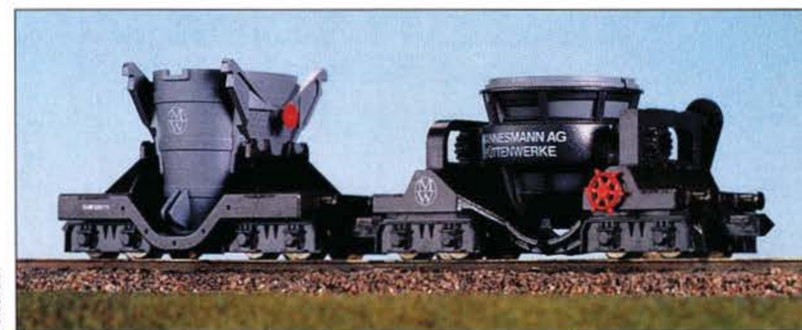
Zwei TT-Varianten des **GS 212** liefert Dr. J. Kunze, Ludwigstraße 126, 63067 Offenbach. Während der weiße Bahnhofswagen zum Transport von Fahrrädern dient, verkehrt die braune Ausführung als GEPI/II bei der DB. Für den Fahrradwagen sind 36 Mark, für den GEP 38 Mark zu bezahlen.



PIKO

◄ Pikos offene **H0-Güterwagen** Omm 44 (DB), Omm 39 (DB) und „Villach" (DRG) mit 6 Meter Vorbildachsstand wurden überarbeitet. Neu sind die Kurzkupplungskulissen und Kupplungsaufnahmeschächte nach NEM 362.





Fotos: Stirl

FLEISCHMANN

Auf den Neubaustrecken der Bundesbahn verkehren nachts InterCargoExpress-Güterzüge. Sie bestehen aus **Containertragwagen Sgss-y^{703}** (auf dem Bild das neue N-Modell) und Schiebewandwagen Hbillss-y^{307}.

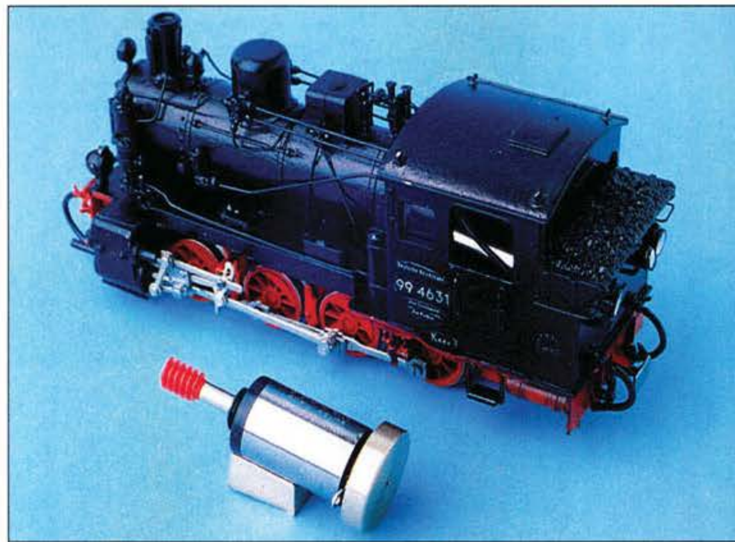
MINITRIX

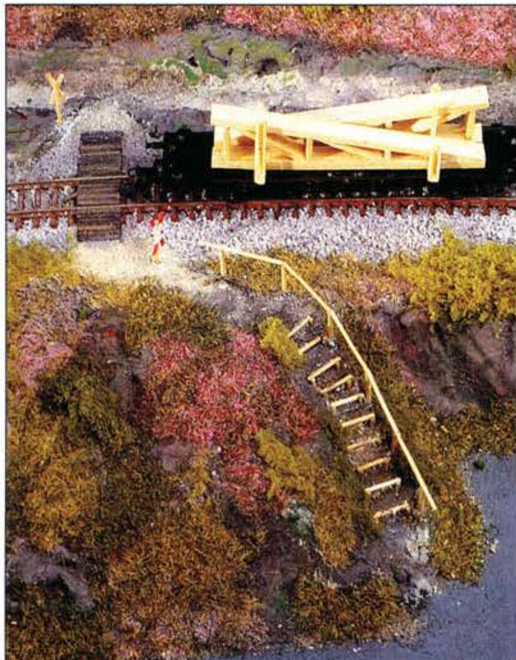
Im Doppelpack liefert Trix die **Roheisen- und Schlackewagen** der Nenngröße N aus. Die Behälter beider Fahrzeuge sind im Metalldruckgußchassis schwenkbar gelagert. Ihr Einsatz ist in Stahl- und Hüttenwerken typisch. ➪

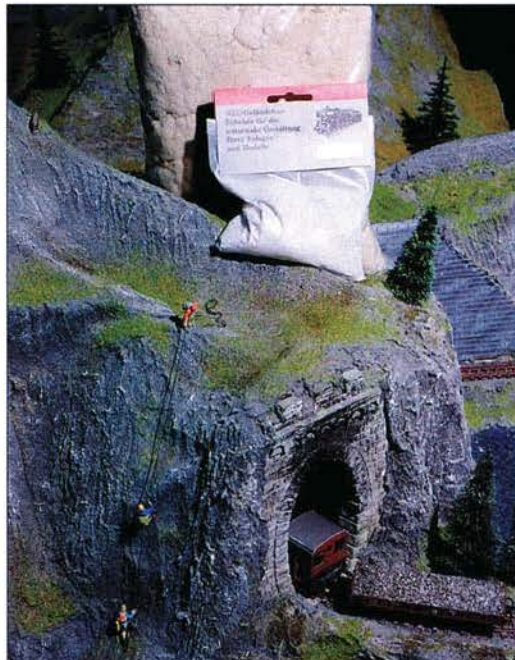


»SIBA« MODELLE

◀ Neue **Formsignale** in H0, TT und N kommen von Siba. Die Signalflügel werden von Hand umgeschaltet. Sie sind für den Einsteiger gedacht und kosten etwa 10 Mark. Die TT-Signalpalette gibt es nun mit einem kleineren Antrieb. Auch die Siba-Signale der Nenngrößen H0 und N werden künftig mit dem neuen Antrieb versehen. Er verfügt über eine Endabschaltung und einen Umschalter für Rückmeldung oder Zugbeeinflussung. Das TT-Signal mit neuem Antrieb kostet etwa 22 Mark.







sb modellbau

sb-Modellbau, Ilzweg 4, 82142 Olchingen, bietet einen neuen **Motorisierungssatz** mit Glokkenankermotor der Firma Faulhaber für die Spreewaldlokomotive 99 4631 von Model Loco an. Neu sind auch die Motorisierungssätze für die Schweineschnauze, den VT 133 und den SWEG von Bemo sowie TT-Fahrzeuge.

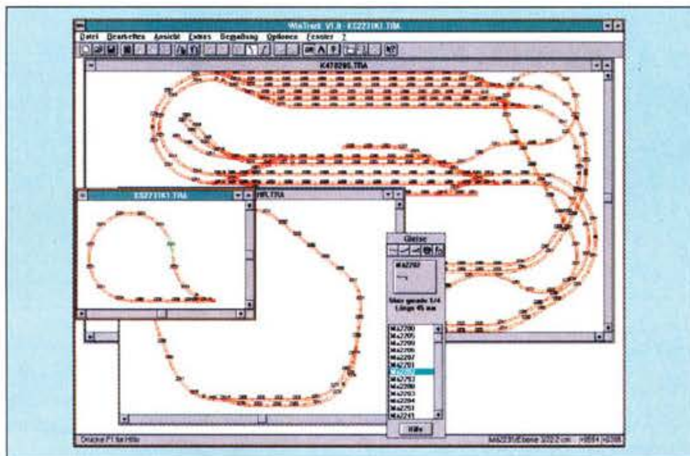
◀ **Der Modelleisenbahn-Club** und Anlagenbau Westerwald e.V., Am Bungert 16, 56316 Raubach, vertreibt ein selbst entwickeltes **Modellierkonzentrat** zur Geländegestaltung. Die aufgetragene Masse kann sofort beflockt werden, ist mit Abtönfarbe einfärbbar und etwa 18 Stunden und länger modellierfähig.

Künzel Modellbahnzubehör

Andreaskreuz, Gleisüberweg, Dachbinder und **Treppeneinfassung** aus Holz gibt es für H0, TT und N-Anlagen in vielen Variationen bei Künzel Modellbahnzubehör, Hüttengrundstraße 13, 09337 Hohenstein-Ernstthal.

Für Spur-II-Enthusiasten ist die neue **Check-Karte** von A&A Bretzler, Schumannstraße 22, 71034 Böblingen, gedacht. Sie dient bei einem Börsen- oder Händlerbesuch dazu, sich schnell zu orientieren, ob das anvisierte Objekt im Maßstab zur Anlage paßt. Neben Maßstabsskalen sind markante Werte wie Körpergrößen vermerkt.
Die Karte ist im Fachhandel für etwa 7 Mark, beim Hersteller inklusive Versandkosten für 10 Mark per Scheck zu haben. ▶





modellplan

◀ WinTrack heißt das **Gleisplanungsprogramm**, das auf 386/486er PC mit Windows 3.1 läuft. Es ist gegenüber der DOS-Version (siehe ModellEisenBahner 11/93) angenehmer zu bedienen und kann die H0-, Z- und I-Gleise von Märklin und das Spur-I-System von Hübner planen.

Mit Roco in die Schweiz

Anläßlich der Fertigstellung des H0-Modells des ÖBB 4010 Triebwagens hat Roco zwei Sonderfahrten vorbereitet. Die Reise „Matterhorn-Express" (24. - 26. Juni) führt quer durch die Alpen. Schwerpunkte sind: Karwendelfahrt, Arlberg, Glacier-Express-Route, Lötschbergbahn und das Allgäu. Speziell an schweizer und westdeutsche Eisenbahnfreunde wendet sich die „Tour de Suisse". Sie findet am 25. und 26. Juni statt und beginnt im schweizer St. Margrethen. Über Basel Bad und ÖBB-Strekken, entlang am Genfer See führt die Reise nach Brig. Am Sonntag geht es mit dem Glacier-Express nach Realp. Eine Dampffahrt auf der Furka-Bergstrecke ist geplant. Ab Disentis wird das RhB-Krokodil Zuglok sein. Reise- und Anmeldeunterlagen gibt es bei ROCO, Jakob-Auer-Straße 8, A-5033 Salzburg.


Werkfoto

N-Spieluhr



Diese reizende Spieluhr entdeckte unser Leser Bert Jülich aus Oberwinter, Österreich. Sie war in einem Geschenkartikelladen in der Stadt Siegburg ausgestellt und stand zum Verkauf. Herr Jülich berichtet: „Auf der voll durchgestalteten ‚Anlage' verkehrt die berühmte Cable-Car von San Francisco. Häuser und Tram zeigen deutlich an, daß hier ein versierter Modellbahner und Modellbauer am Werke war. Der Preis von über 400 Mark zeigt, daß die Anlage keineswegs als Kinderspielzeug gedacht ist."

Foto: Jülich

Kurt Rautenberg

Der altgediente Berliner Modellbahn-Spezialist Kurt Rautenberg ist am 24. November 1993 in Pankow gestorben. 84 Jahre war er alt geworden. Ältere Leser werden sich an den Mann und an seinen Namen erinnern. Viel ist über die Modellbahnindustrie der DDR inzwischen gesagt worden; sein Lebenslauf war dagegen fast ein Symbol für den Modellbahnhandel in der ostdeutschen Republik. Deshalb soll hier nachgezeichnet werden, mit welchen Mühen es der Vertrieb zu tun hatte.

Der junge Rautenberg, geboren am 7. November 1909 in Elbing, erlernte den Beruf eines Elektrikers und verdiente sich vor dem zweiten Weltkrieg seine ersten beruflichen Sporen in dem bekannten Spielwarengeschäft von Berlin in der Großen Hamburger Straße 21. Die Reklame „Eilig, eilig – hin zu Keilich" klebte damals in vielen Straßenbahnwagen und prägte sich einer Generation von Knaben tief ein. Rautenberg begriff hier, daß im Modellbahnhandel dem Reparieren eine gleich große Bedeutung wie dem Verkaufen und dem Beraten zukam.

Nach dem Krieg, den er – wegen des Herzens – im Berliner Heereswaffenamt erlebte, stand sein Entschluß fest: Kurt Rautenberg machte sich selbständig. 1946 begann er in der Wohnung in der Pankower Hallandstraße mit Reparaturen der Märklin-Vorkriegsmodelle. Seine Frau holte und brachte die elektrischen Eisenbahnen von und zu den Annahmestellen in den Kaufhäusern.

Bald war ein eigenes Geschäft in



der Hallandstraße 6 eröffnet, die „moderne Spezialwerkstätte für elektrische und mechanische Eisenbahnen", das 1955 zum Königstor am Prenzlauer Berg (Greifswalder Straße 1) umzog. Damit hatte er Abschied genommen von Verlockungen, in den Westen zu gehen. Die Werbung für Modelle von Märklin und Trix mußte er aufgeben, selbst wenn der Kenner noch eine Weile bei ihm die heißbegehrten Ersatzteile beziehen konnte. Sein Organisationstalent kam besonders im Einkauf bei den weit über die DDR verstreuten Herstellern von Modellspielwaren zur Geltung, bis die „HO" den Großhandel vollkommen übernommen hatte.



Wie sein Berliner Kollege und Wettbewerber Vandamme, so hat auch Kurt Rautenberg erst spät die Hand des staatlichen Handels ergriffen. Hohe Steuern, Schikanen durch Ämter und die schlechte Zuteilung von Ware gehörten in dieser frühen DDR-Zeit bereits dazu. Die Tochter brachte aus der Schule Briefe mit, die an den „kapitalistischen Einzelhändler Rautenberg" adressiert waren, und seine Ehefrau Hilde, die mit ihm im immer gleichen blauen Kittel hinter der Ladentheke stand, zählte nach offizieller Lesart nicht zur werktätigen Bevölkerung.

Wer in der DDR gelebt hat, weiß um die Schwierigkeiten des Kaufs einer Modelleisenbahn.



Nicht immer konnten die Kaufhäuser und Geschäfte der HO zu Schienen und Loks einen Transformator stellen, und hier lag Rautenbergs Stärke als Fachmann. Er beriet, war immer da, tauschte um und reparierte in seiner „Piko-Vertragswerkstatt" selbst, hatte also auch Material für Bastler parat. Es amüsierte ihn, wenn selbst aus den Ministerien mitunter Leute bei ihm zum Einkaufen erschienen.

So blieb 1967 nur der Ausweg, das Geschäft in einen „Kommissionshandel mit staatlicher Beteiligung" umzuwandeln. 1975 setzte sich Kurt Rautenberg zur Ruhe und genoß den Kleingarten wie die Reisefreiheit. Wer diesen aufrechten, kräftigen Mann mit den scharf geschnittenen Gesichtszügen, dem verschmitzten Lächeln und dem eigenen Berliner Tonfall gekannt hat, wird ihn und sein „Fachgeschäft für technische Spielwaren" nicht vergessen. A. Gottwald



Allstromlok

Märklins 03 ist ein Bundesbahn-Dampflokmodell, das konventionell, digital oder im Delta-Digitalsystem betrieben werden kann. Wir testeten das H0-Fahrzeug mit konventioneller Stromversorgung.

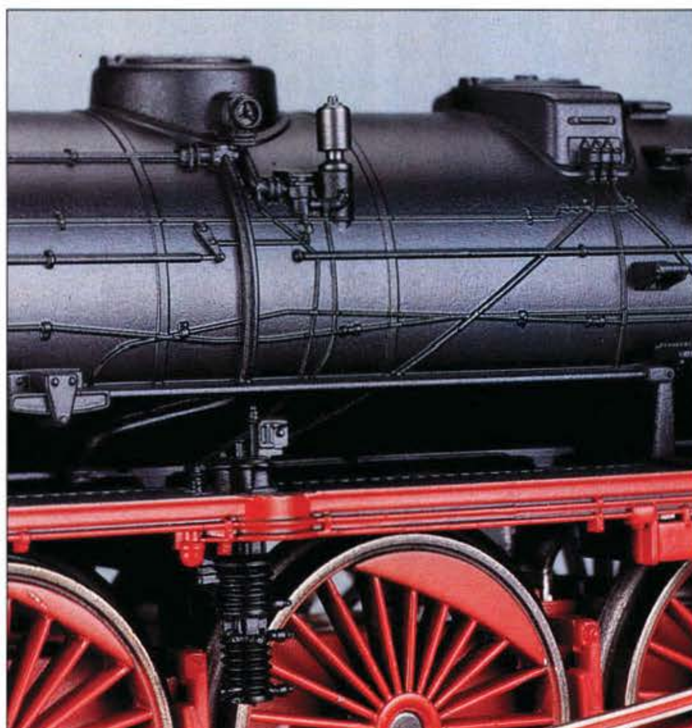
Delta-Digital ist der kleine Bruder der Märklin-Digitalsteuerung. Es wurde als Einsteigersystem geschaffen und gestattet, Triebfahrzeuge auf vereinfachte Weise digital zu steuern. Dazu liegt der Packung ein Handregler bei, der an das Delta-Steuergerät anzuschließen ist. Delta-Lokomotiven können aber auch im Märklin-Digitalsystem oder auf konventionelle Art mit einem Wechselspannungstrafo betrieben werden.

Wir fuhren eine 03 in konventioneller Betriebsart auf unserer Testanlage. Es zeigte sich, daß sie vorwärts viel langsamer war, als bei der Fahrt mit dem Tender voran. Offensichtlich waren bei diesem Modell Motor und Elektronik nicht ausreichend aufeinander abgestimmt oder ein Bauteil defekt. Beim zweiten Modell waren keine Unterschiede zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt festzustellen.

Deutlich sichtbar wurde, daß Modelltriebfahrzeuge eine Einfahrzeit haben. Während die Geschwindigkeiten bei niedrigen Spannungen etwa gleich blieben, fuhr die 03 zu Beginn des Testes etwa 40 km/h langsamer als am Ende der Messungen. So werden unbelastet bei 16 Volt Betriebsspannung etwa 200 km/h erreicht. Das entspricht der Empfehlung, die Modellgeschwindigkeit solle nicht mehr als 40 % über der Vorbildgeschwindigkeit liegen (NEM 661).

Unter Belastung zeigten sich unsere Modelle nicht ganz so zugkräftig wie andere Märklin-Triebfahrzeuge. So erreichte die 03 mit dem 60achsigen Belastungszug nicht ganz die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes. Dennoch ist die Zugkraft in der Ebene bei Nennspannung, über eine Rolle gemessen, mit knapp 3 Newton ausreichend. Schwieriger wird es mit geringeren Geschwindigkeiten: Bei 11 Volt wurden in der Ebene 0,7 Newton, bei 5 % Steigung 0,55 Newton und bei extremen 10 % 0,2 Newton gemessen.

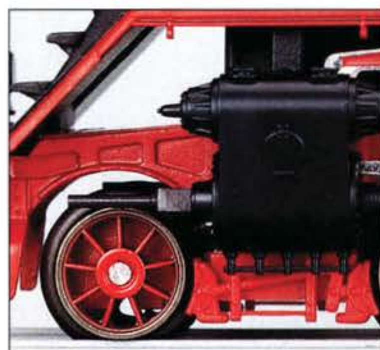
Die 03 fuhr unter allen Belastungen mit einer akzeptablen

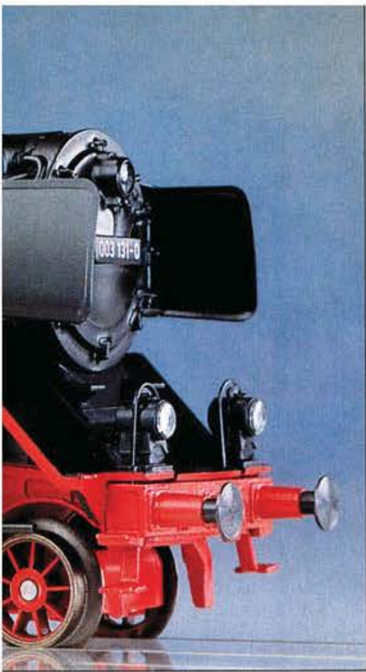

Die Kesseldetails sind angeformt, die robuste Dampfpfeife wurde angesetzt.

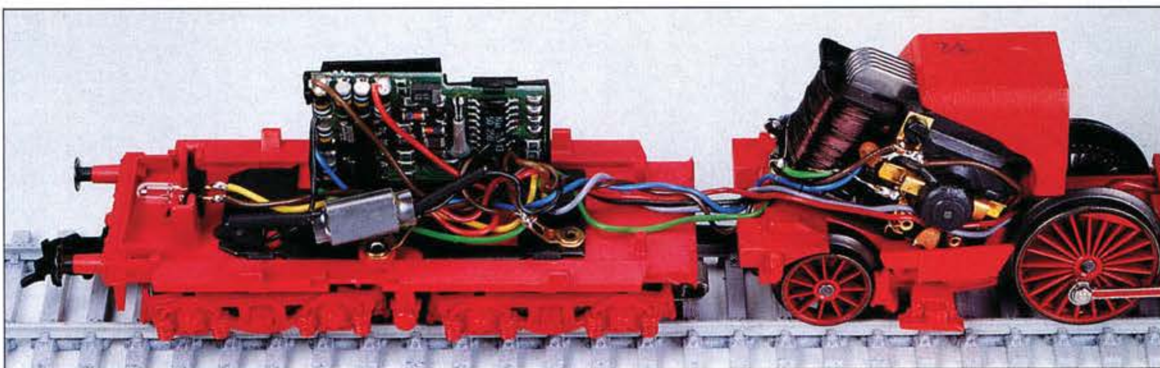
Das Vorbild

Die DB besaß nach Kriegsende 26 Lokomotiven der BR 03^{10}, bei denen zwischen 1948 und 1950 die Stromlinienverkleidung entfernt wurde. 1950 erhielten alle Lokomotiven bei Henschel eine Hauptuntersuchung und kamen dann zu den Bw Dortmund Bbf, Offenburg und Ludwigshafen. Sie waren die Maschinen mit der höchsten täglichen Laufleistung bei der DB (Langläufe Hamburg—Köln—Frankfurt/M.). Wie auch bei DR-03^{10} wurden ab Mitte der 50er Jahre die aus St 47 K bestehenden Kessel schadhaft, so daß die DB die Neubekesselung anordnete. Alle 26 Lokomotiven erhielten zwischen 1957 und 1961 im AW Braunschweig Neubau-Ersatzkessel mit Verbrennungskammer in Schweißkonstruktion. Gleichzeitig mit der Neubekesselung bekamen die Maschinen Mischvorwärmer Bauart 1957, Heißdampfregler (außer 03 1021), Rollenlager in Treib- und Kuppelstangen, zum Teil Vollscheibenräder im Drehgestell und Abdeckklappen für den Kohlekasten. 1958 kamen alle Lokomotiven zum Bw Hagen-Ecksey und bedienten von dort abgehende Hauptstrecken. In drei Gruppen ist der gesamte Fahrzeugbestand 1966 ausgemustert worden.

Quelle: Weisbrod; Bäzold; Obermayer: Typenbuch deutscher Lokomotiven. transpress Verlagsgesellschaft 1992.


Märklins 03 hat sauber gefertigte Steuerur

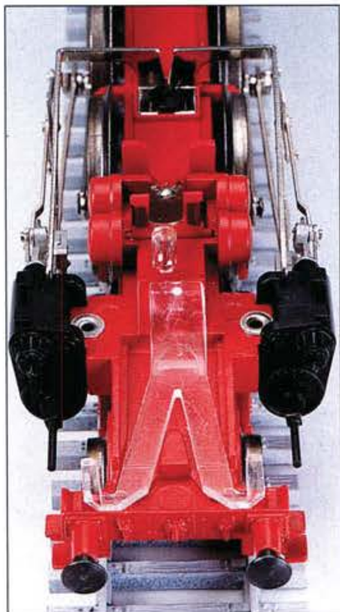




Steuerungselektronik im Tender und Motor in der Lokomotive sind über freiliegende Litzen verbunden.

Geschwindigkeit um 15 km/h an. Fährt man mit einer Spannung von mehr als 10 Volt, kann man davon ausgehen, daß der Auslaufweg der 03 immer ausreichen wird, um kontaktlose Gleisstellen zu überrollen. Bei Nennspannung waren etwa 250 Millimeter, bei 11 Volt ungefähr 50 Millimeter zu messen.

Das Fahrwerk der 03 ist so konstruiert, daß alle Märklin-Gleiselemente befahren werden können. Beim Fahren auf unserer Testanlage gab es keine Probleme. Kernstück des Lokfahrwerkes ist ein stabiler Rahmen aus Zinkdruckguß. In ihn sind Messinggleitlager eingepaßt, die die Achsen der fest aufgesteckten Treib- und Kuppelräder aufnehmen. Das vordere Drehgestell und der Nachläufer bestehen aus Kunststoff. Sie sind mit genügender Beweglichkeit an den Rahmen angeschraubt. Der Trommelkollektormotor, der seinen Strom über ungeschützte Litzen von der Tenderelektronik erhält, treibt über zwei Stirnräder die letzte Kuppelachse an, deren Räder mit Haftreifen belegt sind. Die anderen Achsen werden über die Kuppelstangen mitbewegt. Alle Teile der außenliegenden Heusinger-Steuerung sind Präzisionsstanzteile. Nur die Kreuz- und Schieberkreuzköpfe bestehen aus Kunststoff. Die Metallteile sind gratfrei gefertigt, exakt geprägt und sauber vernietet. Die Prägungen sind gleichmäßig mit roter Farbe ausgelegt.



Ein Prisma leitet das Licht in die Laternen auf der Pufferbohle.



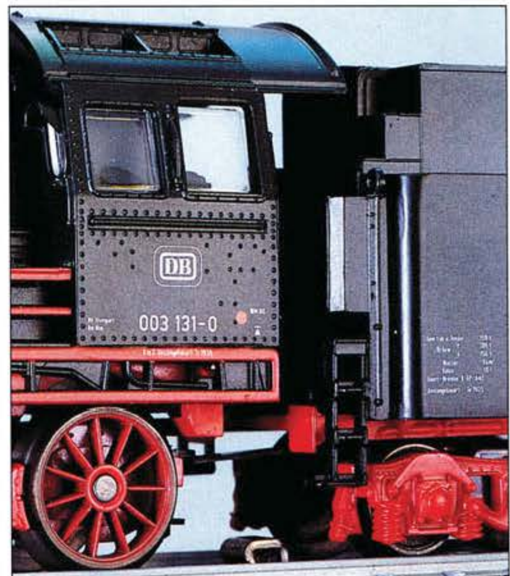
Während die Radfelgen in einem gelungen Vorbildfarbton gehalten sind, werden die glänzenden Steuerungsteile nicht jedermann gefallen.

Das Lokgehäuse besteht aus 22 Einzelteilen. Als Werkstoffe dienen Zinkdruckguß, Kunststoff, Blech und Messing. Sie sind unter optimaler Nutzung der Materialeigenschaften zu einer gelungen Komposition zusammengefügt. So sind alle Details an den Kessel angraviert. Nur Lichtmaschine, Überdruckventil, Glocke und Dampffeife wurden einzeln angesetzt. Der Stehkessel ist kaum merklich zu groß, damit der Motor Platz hat.

Der Umlauf besteht aus bruchsicherem Kunststoff, an dem die beiden Pumpen und die bündig verglasten Laternen befestigt sind. Eine gute Lösung stellt die Ausbildung der Laternenschutzbügel aus einem 0,4 mm dickem Draht dar.

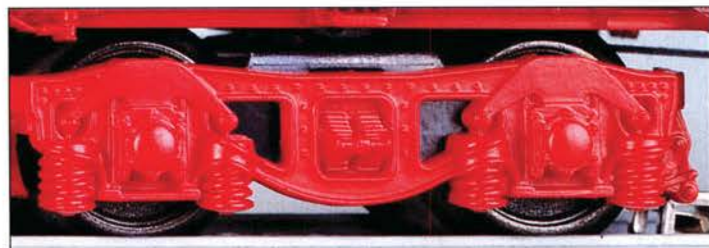
Tendergehäuse, -unterteil und Achsblenden bestehen aus Kunststoff. Sie wurden vorbildgetreu gestaltet. Die zweiachsigen Drehgestelle sind beweglich gelagert. Im Tenderinnern befinden sich Ballastbleche und die Steuerungselektronik.

Egon Jakobi; Rainer Ippen

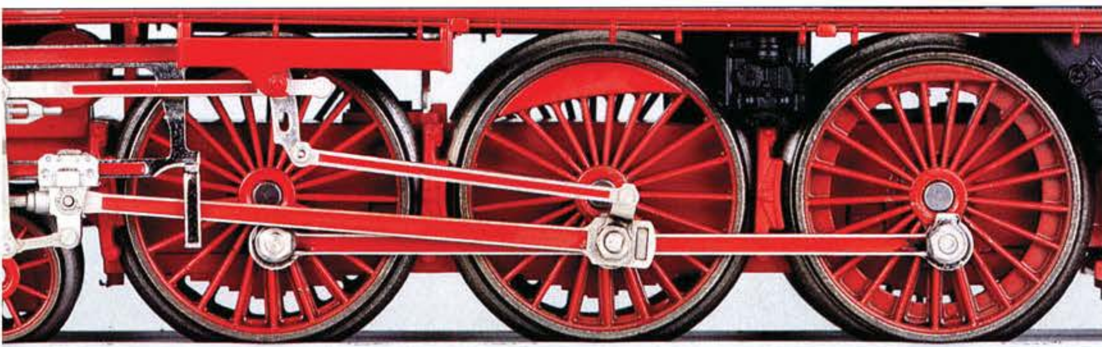


Das detaillierte Führerhaus ist ein Kunststoffteil.

Fotos: Stirl



Die Tenderdrehgestelle sind fein graviert und beweglich.



aus Metall. Nur der Kreuz- und Schieberkreuzkopf besteht aus Kunststoff.

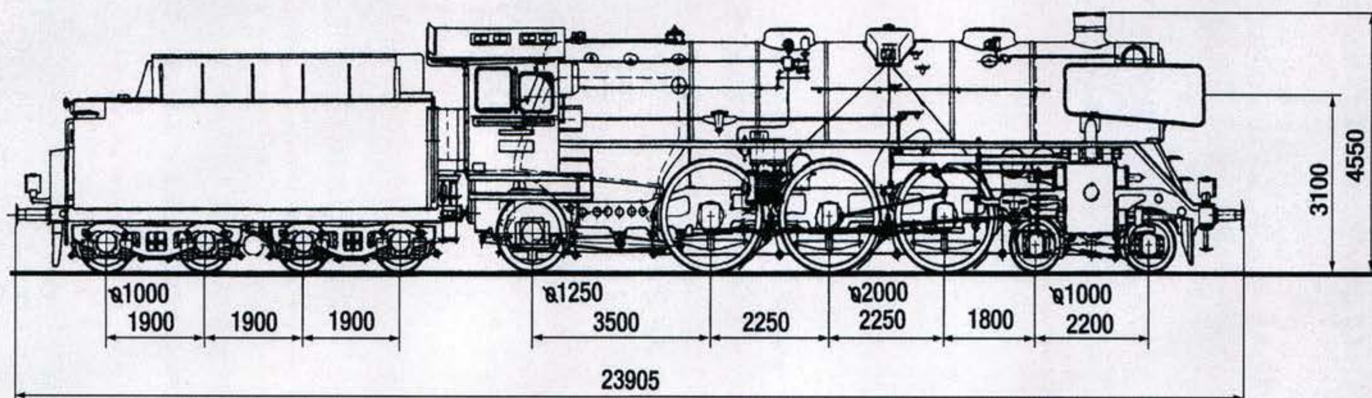
FAZIT

Märklins 03 ist ein H0-Fahrzeug, das sichere Funktion bei einer bruchsicheren Detaillierung bietet. Der Preis läßt das Modell nicht nur für Sammler interessant erscheinen.

Modell Eisen Bahner TEST

DATENBLATT

DB 03 von Märklin





Hersteller:
Märklin (Deutschland)
Konstruktionsjahr:
1993
Bezeichnung:
Schlepptenderdampflokomotive 003 131 der DB
Epoche:
III, 1945 - 1970
Nenngröße / Spur:
H0, 16,5 Millimeter
Längenmaßstab:
1:87



Stromsystem:
Dreischienen, Wechselspannung
Steuerungssystem:
Delta-Digital, auch im Märklin-Digitalsystem oder konventionell einsetzbar
Stromabnahme:
Skischleifer
Beleuchtung:
ab etwa 13 Volt, fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal an Rauchkammertür und Tender
Fahrgestell:
Druckgußrahmen
Gehäuse:
mehrteilig, aus Druckguß und Kunststoff
Motor:
Trommelkollektormotor mit Feldwicklung

Maßvergleich	Vorbild [mm]	1 : 87 [mm]	Modell [mm]
Länge über Puffer	23 905	274,8	277,0
Höhe über SO	4 550	52,3	52,3
Puffer über SO	1 025	11,8	11,8
Kesselmitte über SO	3 100	35,6	35,6
Kuppelradstand	2 250	25,9	26,0
Radstand Tenderdrehgestell	1 900	21,8	22,5
Laufraddurchmesser v./h.	1 000/1250	11,5/14,4	10,4/14,4
Tenderraddurchmesser	1 000	11,5	10,4

Kraftübertragung:
Stirnradgetriebe mit Metallzahnrädern
Haftreifen:
beide Räder der dritten Kuppelachse tragen Haftreifen an dritter Kuppelachse
Kupplung:
am Tender Märklin-Bügelkupplung im NEM 362-Aufnahmeschacht



Nennspannung:
16 Volt
Strom bei Nennspannung:
0,220 Ampere
Masse:
490 Gramm
kleinster befahrbarer Radius:
360 Millimeter
Zugkraft über Rolle bei Nennspannung:
0 % Steigung: 2,8 Newton
5 % Steigung: 2,5 Newton
10 % Steigung: 2,1 Newton

Erwärmung:
nicht wahrnehmbar
Geräusch:
Motor- und Fahrgeräusch deutlich wahrnehmbar



Gehäusedemontage:
Das Lokomotivoberteil ist nach Lösen einer Schraube einfach abzunehmen. DasTenderoberteil muß zum Abnehmen gespreizt werden.
Zugänglichkeit der Innenteile:
alle verschleißteile können gut gewartet werden, Glühlampenwechsel ohne Löten möglich.
Zurüstteile:
Kolbenstangenschutzrohre

Bedienungsanleitung:
Sprache: achtsprachig
Vorbildteil: kurz und knapp
Wartungsangaben: ausführlich und gut bebildert
Ersatzteilliste: ausführlich mit großer Explosionsdarstellung
Verpackung:
durchsichtiger Kunststoffhalter in Kartonschachtel

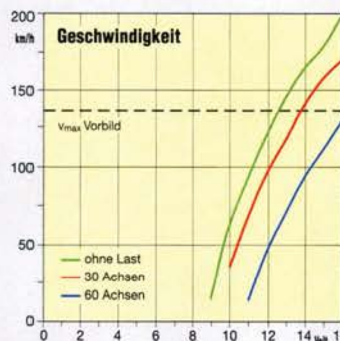


Preis:
etwa 300 bis 350 DM
im Handel:
seit August 1993
Katalognummer:
3395
Varianten:
Digital-Ausführung, Hobby-Ausführung, DR-Ausführung konventionell und HAMO

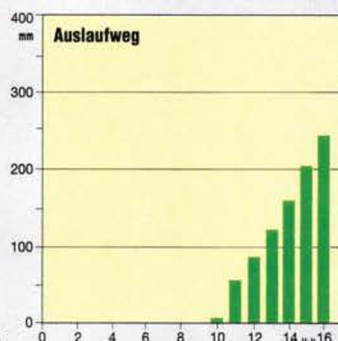
Die angegebenen Werte wurden für ein uns vorliegendes Modell ermittelt. Fertigungsschwankungen und Exemplarstreuung können zu abweichenden Werten bei anderen Modellen führen.

Fahrwerte	U_0 [V]	v_0 [km/h]	s_0 [mm]	U_{30} [V]	v_{30} [km/h]	U_{60} [V]	V_{60} [A]
	OHNE LAST			30 ACHSEN		60 ACHSEN	
Anfahren	9,4	15	–	10,5	15	10,8	14
Kriechen	9,3	16	–	10,4	15	10,8	15
bei U_{min}	10,0	15	6	10,0	38	11,0	15
bei U_{Nenn}	16,0	199	240	16,0	171	16,0	129
bei 40 km/h	10,5	40	28	10,1	40	11,8	40
bei 140 km/h	12,8	140	119	14,0	140	–	140

U_0 = Spannung ohne Belastung; U_{30} = Spannung mit 30 Achsen; U_{60} = Spannung mit 60 Achsen; I_0 = Strom ohne Belastung; I_{30} = Strom mit 30 Achsen; I_{60} = Strom mit 60 Achsen; s_0 = Auslaufweg ohne Belastung; U_{Nenn} = Nennspannung; U_{min} = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt



Lesebeispiel: Ohne Last fährt das Modell bei 14 Volt mit einer maßstäblichen Geschwindigkeit von 165 km/h. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes wird bei knapp 13 Volt erreicht. Bei 30achsiger Belastung wird V_{max} bei 14 Volt erreicht. Mit dem 60achsigen Zug fuhr das Modell nur 130 km/h.



Lesebeispiel: Das Modell läuft beim schlagartigen Abschalten der Nennspannung etwa 240 Millimeter aus. Bei 11 Volt sind es noch 50 Millimeter. Das reicht aus, Störstellen sicher zu überfahren.

LIMA 1994

LETZMALIGE AUFLAGE

HENSCHEL-WEGMANN ZUG



Mit Beginn der 30er Jahre wurden die technischen Vorausseztungen geschaffen, den schienengebundenen Personenverkehr wesentlich zu beschleunigen. Mit Kruckenbergs Schienenzeppelin und dem Fliegenden Hamburger waren zwei markante deutsche Schnelltriebwagen entstanden, und die Dampflok-Industrie mußte sich seinerzeit schon dem Wettbewerb stellen, etwas ähnlich Markantes anbieten zu können. Aus diesem Wettbewerb entstand u.a. die Baureihe 61001 als stromlinien-verkleidete Lok im Zusammenhang mit dem Henschel-Wegmann Zug.
Bis 1939 konnten die Reisenden zwischen Dresden und Berlin den Luxus dieser Schnellverbindung genießen.
Lima bietet nun diesen 5-teiligen Zug in neuer, überarbeiteter Ausführung an. Das fein detaillierte Modell kommt sowohl in Gleichstrom als auch in Dreileiter-Wechselstrom zur Auslieferung.

Den neuen Lima-katalog 1994 erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder direkt von den Vertretungen gegen Einsendung von DM 10,——.



WOLFGANG LEMKE, DIEKERSTR. 36, 42781 HAAN
WALTER BRIELMAIER, IM WEINGARTEN 6, 79361 SASBACH





Pendolino

Kaum fährt der Dieseltriebzug der Baureihe 610 im Planeinsatz bei der DB, schon gibt es das erste N-Modell. Wie das Vorbild, so neigt sich auch das neue Trix-Fahrzeug bei Bogenfahrt.

Gleisüberhöhungen wirken sich bei Modelleisenbahnen kaum auf das Fahrverhalten der Fahrzeuge aus. So wäre eine Nachbildung des Neigeverhaltens aus fahrtechnischer Sicht nicht notwendig. Doch wenn sich das Vorbild in die Kurve legt, erwartet man es auch vom Modell. Dazu dient beim N-Modell von Trix eine speziell geformte Führungsnut in der Wagenkastenseite. In ihr kann sich ein Stift, der fest mit dem Drehgestell verbunden ist, bewegen. Wird das Drehgestell ausgelenkt, so gleitet die Führungsnut am Stift und zieht so den Wagenkasten ein Stück herunter. Von vorn betrachtet liegt der Wagenkasten schräg.

Auf unseren Fleischmann-Gleisen fuhr der Pendolino sicher. Ein Vergnügen ist es, dem zweiteiligen Modell bei der Fahrt durch die Schikane zuzuschauen. Nur beim Überfahren der Bogenweichen gab es Entgleisungen.

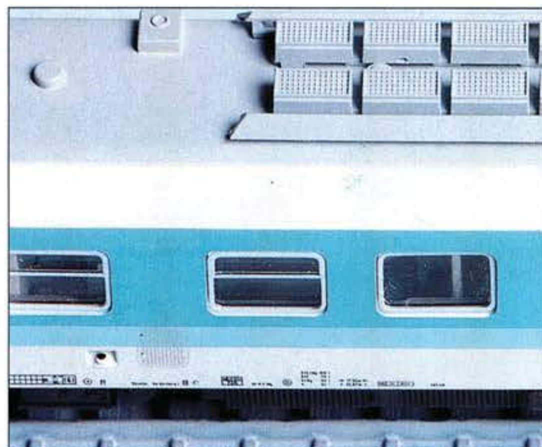
Eine weitere technische Besonderheit ist die Digitalschnittstelle. Alle elektrischen Funktionen sind auf eine Steckbuchse geführt. An der Buchse ist eine Leiterplatte angeschlosssen, die Bauelemente für die Umschaltung von Spitzen- und Schlußlicht trägt. Wird diese entfernt, kann ein Selectrix-Digitaldekoder eingesetzt werden.

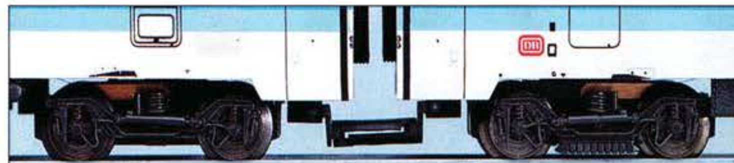
Trieb- und Beiwagen sind mit einer durchgestalteten Inneneinrichtung versehen. Sogar eine Beleuchtung läßt sich nachrüsten.

Der Wagenkasten ist detailliert gestaltet. Die Frontscheiben tragen geschwärzte Scheibenwischer, und in den Seitenwänden wurden Betankungsstutzen eingraviert. Das Modell ist sauber mehrfarbig lackiert. Unter einer Lupe sind die meisten Anschriften lesbar. Details wie Lüftergitter und Türgriffe sind aufgedruckt.

Rainer Ippen


Vorbildgetreu neigt sich der Wagenkasten.

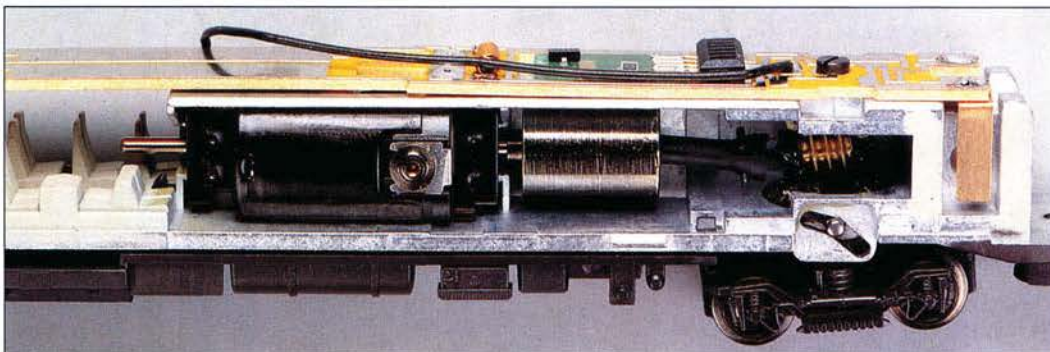

Auf dem Dach sind die Bremswiderstände dargestellt.


Beide Fahrzeuge haben filigrane Drehgestelle und sind kurzgekuppelt.

Das Vorbild

Die Deutsche Bundesbahn hat 20 dieselelektrische Triebzüge mit aktiver gleisbogenabhängiger Neigungsrichtung beschafft, um krümmungsreiche Strecken in Oberfranken schneller befahren zu können. Das Firmenkonsortium MAN/MBB/DUEWAG besorgte den wagenbaulichen Teil, die elektrische Ausrüstung kommt vom Konsortium Siemens/AEG/ABB. Die Drehgestelle und das Neigesystem hat FIAT Ferroviaria projektiert und gebaut. Zwei Triebzüge können zu einem vierteligen Verband zusammengestellt werden. Seit dem Fahrplanwechsel am 31. Mai 1992 verkehren die VT 610 planmäßig mit einer täglichen Laufleistung von 900 km.

Quelle: Sonderdruck Elektrische Ausrüstung der Dieseltriebzüge BR 610 der Deutschen Bundesbahn; ABB Henschel, 1993

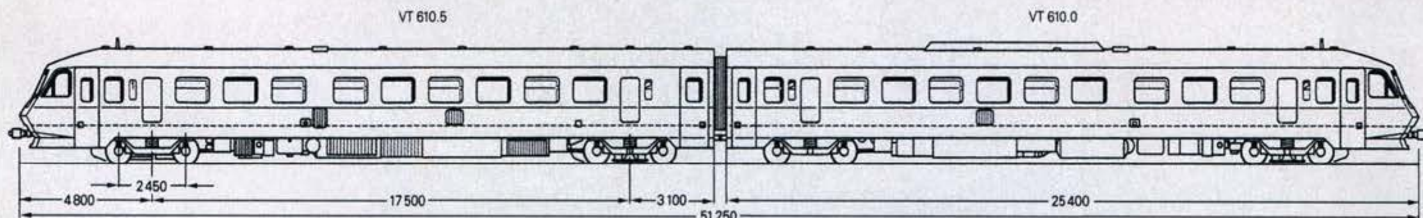

Kompakt: Motor mit Schwungmasse, Kardan, Getriebe, „Neitech"-Führungsnut und Digitalschnittstelle.

Fotos: Stirl

Fazit

Das Trix-Modell des DB-Neigezuges der BR 610 wirkt vorbildgetreu und bietet technische Raffinessen. Die zweiteilige Einheit wird teuer verkauft: Fürs gleiche Geld bekommt man anspruchsvolle H0-Dampflokomotiven.

DATENBLATT — 610 von MiniTrix





Bezeichnung:
Dieselelektrischer Triebwagenzug 610 003/610 503 mit Neigetechnik

Hersteller:
Trix Mangold (Deutschland)

Konstruktionsjahr:
1993

Epoche:
V, seit 1990

Nenngröße / Spur:
N/ 9 Millimeter

Längenmaßstab:
1:160



Stromsystem:
Zweischienen, Gleichspannung

Polarität:
die in Verkehrsrichtung rechte Schiene ist positiv, entspricht der NEM 631

Steuerungssystem:
ohne, mit Digitalschnittstelle für Selectrix

Stromabnahme:
von allen Rädern, Kupferblechfedern scleifen an den Innenseiten der Spurkränze

Beleuchtung:
fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal und rotes Schlußlicht, Innenbeleuchtung nachträglich einlötbar

Fahrwerte	U [V]	v [km/h]	I [A]	s [mm]
	zweiteilige Einheit			
Anfahren	3,8	24	0,18	–
Kriechen	3,4	14	0,17	–
bei U_{min}	5,0	69	0,21	8
U_{Nenn}	12,0	279	0,34	100
bei 40 km/h	4,3	40	0,19	4
bei 160 km/h	8,0	160	0,26	39

U = Spannung
v = Geschwindigkeit
I = Strom
s = Auslaufweg
U_{Nenn} = Nennspannung
U_{min} = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt

Maßvergleich	Vorbild [mm]	1 : 87 [mm]	Modell [mm]
Länge über Kupplung	51 250	320,3	320,0
Drehzapfenabstand	17 500	109,4	110,0
Radstand im Drehgestell	2 450	15,3	15,3
Höhe über SO	4 124	25,8	26,9
Wagenkastenlänge	25 400	158,8	158,8
Wagenkastenbreite	2 852	17,8	17,8

Zeichnung: ABB

Motor:
dreipoliger Mabuchi-Motor mit Schwungmasse

Kraftübertragung:
Kardanwelle, Schnecken-Stirnradgetriebe mit Metallzahnrädern an das erste Drehgestell

Neigetechnik:
Stifte am Drehgestell werden in speziellen Nuten am Fahrgestell geführt.

Haftreifen:
Beide Räder der zweiten Achse am angetriebenen Drehgestell tragen Haftreifen.

Kupplung:
zwischen Zuggarnituren: noch in Vorbereitung, zwischen Trieb- und Steuerwagen: kulissengeführte Spezialkurzkupplung

Gehäuse:
einteiliges Kunststoffgehäuse

Inneneinrichtung:
detaillierte Bestuhlung aus Kunststoff

Fahrgestell:
Metalldruckgußrahmen



Nennspannung:
12 Volt

Strom bei Nennspannung:
0,4 Ampere

Masse:
Triebwagen: 89 Gramm
Steuerwagen: 76 Gramm

kleinster befahrbarer Radius:
194,6 Millimeter

Zugkraft über Rolle bei Nennspannung:

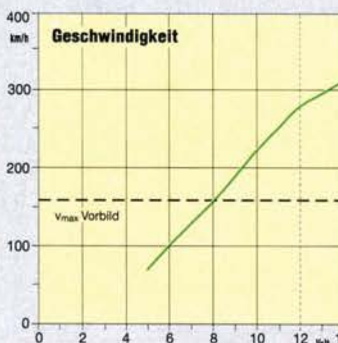
Steigung	Triebwag. solo	zweiteil. Garnitur
0 %	0,24 N	0,21 N
5 %	0,18 N	0,15 N
10 %	0,13 N	0,06 N

Erwärmung:
nicht wahrgenommen

Fahrgeräusch:
geringe Geräuschentwicklung



Gehäusedemontage:
nach Spreizen der Seitenwände am Wagenboden läßt sich das Gehäuse leicht nach oben abziehen.



Lesebeispiel: Bei 8 Volt Betriebsspannung erreicht das Modell Die Höchstgeschwindigkeit des Vorbildes. 280 km/h fährt es bei Nennspannung. Stellt man eine Spannung von 6 Volt ein, so bewegt sich das Modell mit einer maßstäblichen Geschwindigkeit von 100 km/h.

Zugänglichkeit der Innenteile:
gut, keine Lötarbeiten bei Lampen- und Motorwechsel,

Zurüstteile:
keine

Bedienungsanleitung:
Sprache: deutsch
Vorbildteil: fehlt
Wartungsangaben: ausführlich, mit Montageskizzen
Ersatzteilliste: ausführlich

Verpackung:
durchsichtiger Kunststoffhalter in dreiteilger Kartonschachtel



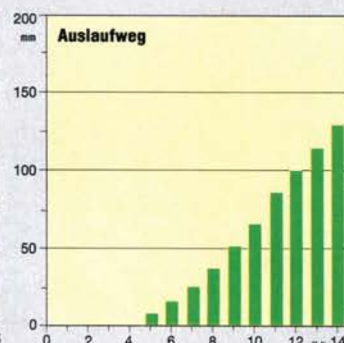
Katalognummer:
12887

Preis:
etwa 250 bis 300 DM

im Handel:
seit April 1994

Varianten:
keine

Die angegebenen Werte wurden für ein uns vorliegendes Modell ermittelt. Fertigungsschwankungen und Exemplarstreuung können zu abweichenden Werten bei anderen Modellen führen.



Lesebeispiel: Bei Nennspannung hat das Modell einen Auslaufweg von 100 Millimetern. Obwohl im unteren Spannungsbereich der Auslaufweg gering ist, bewirkt die Stromabnahme von allen Rädern über die Länge eines Fahrzeuges sicheren Kontakt.

Dortmunder Bastel-Ideen



Viele Anregungen konnten die Besucher der 94er Intermodellbau in Dortmund mit nach Hause nehmen. Wir schauten uns um und fotografierten Ideen, die leicht nachzubauen sind.

Fliegenpilze in H0 wachsen auf einem Modul der über 200 Meter langen Anlage der Breisgauer Eisenbahnfreunde. Die Winzlinge wurden aus Stecknadelköpfen hergestellt und mit ruhiger Hand bemalt.

Messe-Telegramm

109.752 Besucher kamen zur 16. Intermodellbau nach Dortmund. In sechs Hallen wurden auf 32.000 m² Flugzeug,- Schiffs-, Auto-, Eisenbahn- und Dampfmaschinenmodelle ausgestellt. 24 Modellbahnanlagen waren zu besichtigen, darunter drei niederländische und eine belgische. Die Federführung hatte der BDEF. Es stellten auch Vereine aus, die nicht Mitglied des Verbandes sind. Vom BDEF wurden Seminare zu verschiedenen Modellbauthemen abgehalten. Die Museumsbahner waren mit einem Stand der DGEG vertreten.



Eine Zwillingslokomotive fuhr auf der 0e-Anlage des Spur-0-Club Dortmund. Das originelle Gefährt entstand aus zwei Magic-Train-Lokomotiven von Fleischmann.



Die Hintergrundkulisse im Bahnhof des Spur 1 Team Hagen fertigte Norbert Endhell, Forsthof 9, 4088 Ratingen an. Dazu wurden mit professioneller Fototechnik die Häuserfassaden fotografiert und maßstäblich aufs Fotopapier übertragen. Die fehlende räumliche Darstellung nimmt man kaum wahr.

Gekonnt haben die Modellbahnfreunde der AG Meissen ihre beschädigte Brücke kaschiert: Beim Probeaufbau kurz vor der Ausstellung mußte der Brückenfuß gelötet werden. Da keine graue Farbe zur Hand war, wurde die Lötstelle orange gestrichen, sodaß der Eindruck entsteht, Rostschutzfarbe sei wie beim Vorbild aufgetragen worden.





Gleisenden, die im Ausstellungsbetrieb nich befahren werden, wirken durch eine Ausstaffierun als Baustelle lebendig. A der Gotthardbahn des TT Modellbahnvereins aus Böhlitz-Ehrenberg (bei Leipzig) stehen Baufahrzeuge und -figuren. Soll a diesen Gleisen ein andere Anlagenteil angeschlosse werden, so braucht man nur die Requisiten wegzu nehmen.





Technische Kleinteile und Gehäuse haben sich bei den Münchener N-Bahnfreunden angesammelt. Diese Dinge sollen bis zum Weiterverarbeiten für die Gestaltung der Anlage benutzt werden. Ob als Haufen oder akkurater Stapel: Ein Schrottplatz fängt immer die Blicke der Zuschauer ein. Es macht Spaß, wenn man ein skurriles Teil erkennt: Auf dem Schwerlasttransporter liegt ein Verteilerstück für koaxiales Antennenkabel.

…s Land ist übersät mit Türmen, die zur …bertragung von allen möglichen Funksig…len dienen. Da ihre Bauformen vielfältig …d, kann man seiner Phantasie freien …uf lassen. Aus Teilen, die beim Basteln …rig geblieben sind und im Haushalt zu …den waren, bauten Freunde der Gruppe Modul Rhein-Ruhr ihren Antennenträger.



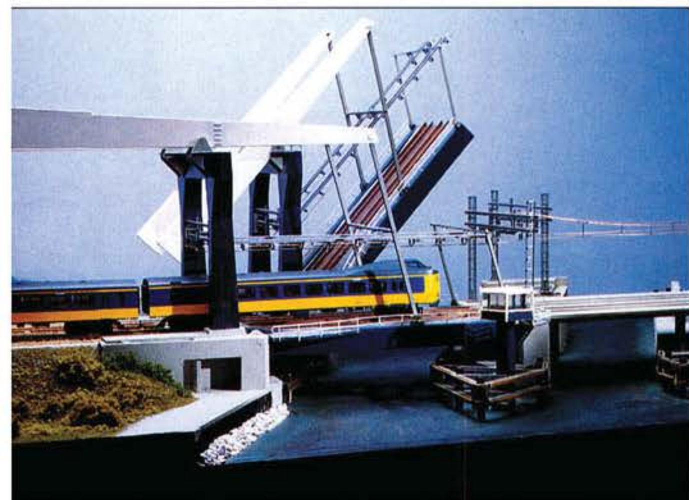
Am Rande von Wäldern sind Holzstapel anzutreffen. Die Breisgauer Eisenbahnfreunde haben dazu natürliche Äste zurecht geschnitten und als Stapel zusammengeklebt.



…lten, aber bei den Breisgauer Modellbahnfreun…n anzutreffen, sind die Silagehaufen, die mit …astikplanen abgedeckt und mit Autoreifen be…hwert werden.



Die Modellbahnfreunde aus dem Westerwald haben ihr Kirchlein mit einem Friedhof umgeben. Während Großmutter die Gräber pflegt, ruht sich Großvater auf der Bank aus.



Brücken sind anspruchsvolle Bauwerke, auch auf der Modellbahn. Besonders faszinierend ist es, wenn das vorbildgetreue Modell auch noch funktionstüchtig ist. Eine solche Klappbrücke zeigte der Verein Railgroop Maasbuurspoor aus den Niederlanden.

Bestes Titelbild

Der T&M-Verlag mit den Redaktionen ModellEisenBahner und BahnWelt war auf der Intermodellbau mit einem Stand in Halle 7 vertreten. Auf einer Wand zeigten wir die letzten zwölf Titelbilder des ModellEisenBahner und luden die Messebesucher ein, ihren Favoriten auszusuchen. Nahezu ein Viertel der Teilnehmer entschied sich für die Augustausgabe 1993, die eine Kleingartenidylle auf einem LGB-Wagen zeigt.



Die von uns ausgesetzten Überraschungspreise haben wir unter Ausschluß des Rechtsweges unter allen Umfrageteilnehmern ausgelost. Es erhalten einen Kaffeebecher von Villeroy & Boch mit der Abbildung der Lokomotive „Adler“: Frau K. Flohr, Schwerte, und Herr W. Erler, Werdau. Je ein UKW-Miniradio erhalten Herr St. Häußer, Glauchau, und Frau S. Wegener, Wuppertal. Einen ModellEisenBahner-Regenschirm bekommen Herr M. Noack, Wilthen, und Herr R. Rust, Nievw-Vennep (Niederlande). Die Herren Th. Barkey, Osnabrück, F. Laberentz, Dortmund, K.-H. Kirchhof, Braunschweig, und H.-J. Günther, Wuppertal, erhalten je ein Miniwerkzeugbesteck.

Allen Teilnehmern herzlichen Dank.

Schwer im Kommen: Klassiker von märklin

Mit dem Aufbau der neuen Deutschen Bundesbahn Anfang der 50er Jahre wurde ein großes Neubau-Programm für Lokomotiven eingeleitet. Wichtiger Bestandteil des Programms war eine zweimotorige Diesel-Lokomotive mit einer Leistung von 2000 PS. Die Baureihe sollte "V 200" heißen – seinerzeit gab bei Lokomotiven mit Verbrennungsmotor die Bezeichnung stets etwa 1/10 der Motorleistung in PS an.

Die neue Großdiesellok war dieselhydraulisch konzipiert: Zwei 12-Zylinder-Motoren sollten direkt über ein Strömungs-Getriebe auf die Antriebswellen wirken. Dieses Prinzip ermöglicht gegenüber einem dieselelektrischen Antrieb mit dem Umweg über Generatoren einen günstigeren Wirkungsgrad bzw. Brennstoff-Verbrauch sowie einen flexibleren Einsatz bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Und diese Eigenschaft stand ganz vorn im Pflichtenheft der neuen Lok: Sie sollte universell eingesetzt werden können, vom schweren Güterzug bis zum Fernschnellzug.



Griffstangen von 3380

Schon 1953 zur Münchner Verkehrsausstellung wurde die V 200 001 vorgestellt, vier Vorserien-Loks folgten 1954. Damit standen der DB die stärksten diesel-hydraulischen Lokomotiven Europas für den harten Testbetrieb zur Verfügung. Da sich die Prototypen gut bewährten und zum Teil die Erwartungen übertrafen, wurde nach kaum einem Jahr die Serie in Auftrag gegeben. Die weiteren 81 Lokomotiven der Baureihe wurden 1956 mit einer auf 2200 PS erhöhten Leistung, aber unter der gleichen Bezeichnung und mit nur wenigen Detailänderungen, geliefert.

Neben der leistungsfähigen Technik überzeugte die Neuentwicklung auch durch eine ungewohnt moderne und gefällige Formgebung. Dieses Design konnte die stilistische Verwandtschaft mit dem zur gleichen Zeit entstandenen und zum Welterfolg gewordenen VW-Bus nicht leugnen. Das von der silbernen Zierlinie gebildete "V" an den Stirnseiten galt viele Jahre als weithin sichtbares Erkennungszeichen der V 200.

Als Weiterentwicklung der Grundkonstruktion wurden 1962 50 Lokomotiven der Serie V 200.1 in Dienst gestellt. Sie erhielten eine auf 2700 PS erhöhte Leistung, ein verstärktes Getriebe und neue Drehgestelle sowie eine verbesserte Zugheizung. Deutlich erkennbar waren die äußeren Unterschiede: ein vergrößerter Maschinenraum und entsprechend versetzte Führerstände, eine steilere Frontpartie, geänderte Anordnung der Fenster und Lufteinlässe.



Im neuen Nummern-System ab 1968 werden die klassische V 200.0 als Reihe 220 und der Nachfolge-Typ V 200.1 als Reihe 221 unterschieden.

Schon unmittelbar nach der Serienlieferung der V 200.0 erschien 1957 das H0-Modell von Märklin, zunächst als V 200 006. Bis 1989 war der unverwüstliche Metall-Klassiker im Programm, zuletzt beschriftet als 220 043.
Die vielfach bewährte Lokomotive wurde 1990 zunächst durch ein völlig neu konstruiertes Modell der moderneren Reihe 221 bzw. V 200.1 in aktueller Märklin-Technologie abgelöst.



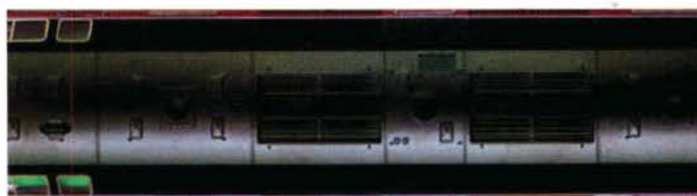
Seitenansicht von 3380



Seitenansicht von 3482



Dach-Mittelpartie von 3380



Dach-Mittelpartie von 3482

Viele Märklin-Freunde haben seither die klassische V 200.0 mit ihren runderen Formen vermißt. Der Forderung nach diesem Modell in neuester Technik und Detaillierung kommt Märklin jetzt mit der Neuheit 3380 und 3780 nach: Der lange erwartete Nachfolger des legendären Märklin-Modells kommt 1994 als Neukonstruktion, selbstverständlich in Ganzmetall-Ausführung. Das genau maßstäbliche Modell wird in der für die V 200 charakteristischen rot-grauen Farbgebung lackiert und in der Epoche IV als 220 007 beschriftet. Zahlreiche Details sind separat und dauerhaft angesetzt, der Maschinenraum hinter den großen Seitenfenstern ist deutlich nachgebildet. Robuste Märklin-Motoren mit Steuerelektronik oder mit Digital-Hochleistungsantrieb verleihen der schweren Lokomotive ausgewogene Fahreigenschaften und hohe Leistungsreserven.



Drehgestell von 3380



Drehgestell von 3482



Maschinenraum von 3380

Der nunmehr mögliche direkte Vergleich der beiden Baureihen im H0-Maßstab zeigt deutlich die Unterschiede zwischen der bisherigen 221 (z. B. Art.Nr. 3482/3782) und der neuen 220 (z. B. Art.Nr. 3380/3780), die bei beiden Modellen präzise nachgebildet sind.

Die gemeinsamen Vorteile beider Märklin-Lokomotiven sind unverkennbar: schwere Metall-Ausführung, feine und zugleich stabile Detaillierung und die leistungsfähige Antriebstechnik.

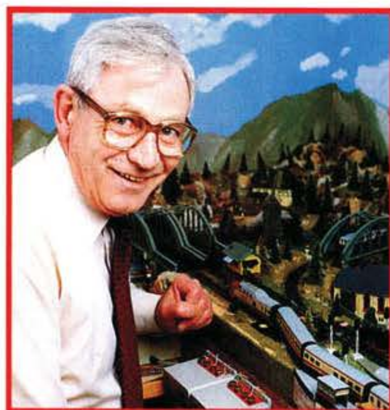
3380 Diesel-hydraulische Lokomotive. Baureihe 220 (V 200.0) der Deutschen Bundesbahn (DB). Gehäuse und Fahrgestell aus Metall. 2 Achsen angetrieben. 4 Haftreifen. Elektronische Umschaltung der Fahrtrichtung. Führerstände und Maschinenraum mit Inneneinrichtung. Beleuchtetes Dreilicht-Spitzensignal und zwei rote Schlußlichter, mit der Fahrtrichtung wechselnd. An beiden Enden Norm-Kupplungsaufnahmen mit Kurzkupplungen. Länge über Puffer 21,0 cm.

3780 Digital. Wie 3380, jedoch mit digitalem Hochleistungs-Antrieb (6090). Fünfpoliger Hochleistungs-Motor. Lastabhängige Regelung der Geschwindigkeit. Einstellbare Höchstgeschwindigkeit. Einstellbare Anfahr- und Bremsverzögerung. Spitzensignal als digital schaltbare Zusatzfunktion.

Digital-Lokomotiven sind auch auf konventionellen Anlagen einsetzbar.



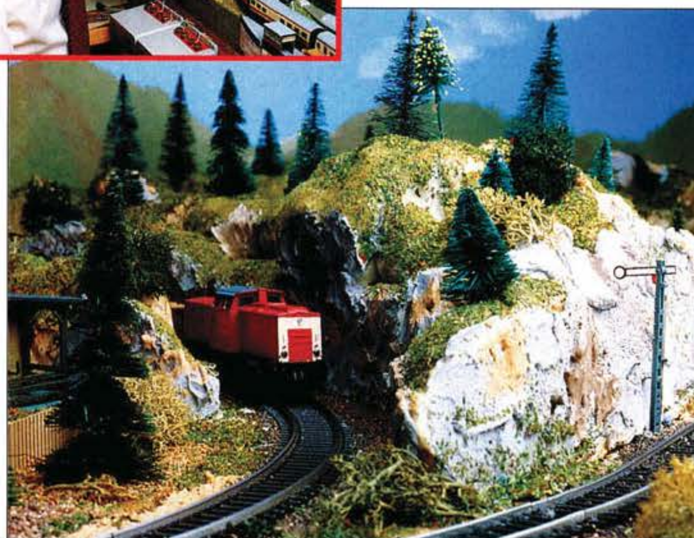
3380/3780 Diesel-hydraulische Lokomotive BR 220 (V 200.0) der Deutschen Bundesbahn.



Eine Anlage nur zum Vergnügen?

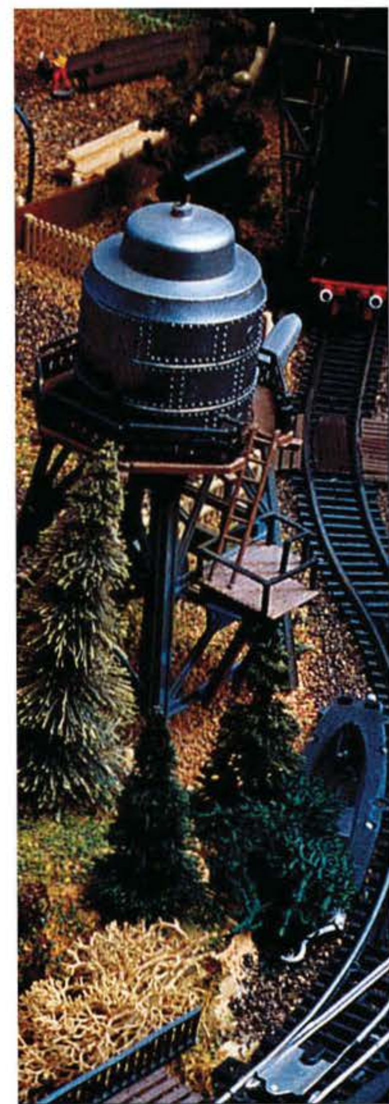
ANLAGE IN TT

Herr Schlapp ist einer der Millionen Bürger dieses Landes, ist 59 Jahre alt, wohnt in einer Kleinstadt nahe Aschaffenburg, freut sich, daß er schaffen darf (er ist Selbständiger), und geht in den Mußestunden gern in seinen Keller. Er ist weder Techniker noch Handwerker, hat aber nicht zwei linke Hände und Spaß daran, sich etwas auszudenken und zu basteln. Allerdings fehlt ihm die Zeit, es auf dem Hobbygebiet zur Meisterschaft zu bringen.



Styropor als Basis für die groben Landschaftsformen, und Montageschaum für die Feinstrukturierung.

Sein Hobby sind die Eisen- und die Modellbahn. Was Herrn Schlapp charakteristisch macht, ist das Schicksal, das er mit Tausenden Modellbahnliebhabern teilt: Er hat unendlichen Spaß an der Sache, besonders am Fahren, hat aber

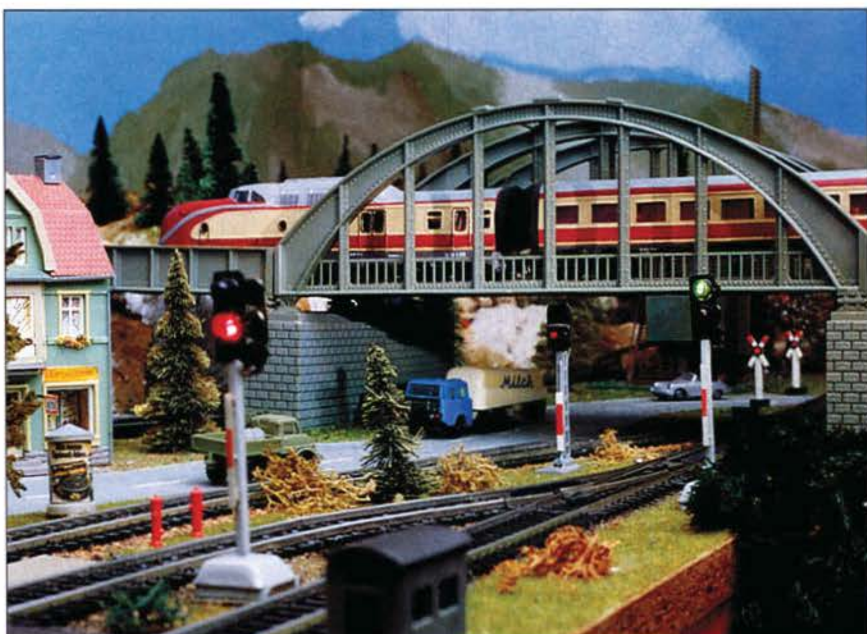


◀ Hier sei die Frage erlaubt: Wodurch unterscheidet sich ein H0- oder ein N-Baum von einem TT-Baum? So gesehen hat TT das weiteste Angebot aller Nenngrößen.

nicht die Muße, seine gesamte, karg bemessene Freizeit nur dem Hobby zu widmen. Andererseits mag er seine Fahrzeuge nicht über aufs nackte Brett genagelte Schienen die Runden rattern lassen.
Herr Schlapp hat sich also einen Gleisplan ausgedacht. Anregungen gaben ihn die Exkursionen zum Vorbild, die er gern mit Gleichgesinnten unternimmt.
Die Anlage mit 60 cm Tiefe und 5,5 m Länge bereitet ihm keine Platzsorgen , und damit es neben einer ordentlichen Streckenentwicklung auch zum Rangieren reicht, wählte er nicht die Nenngröße H0, sondern TT. Das hatte zugegebenermaßen auch finanzielle Gründe, denn das Angebot aus der exDDR, was über Krümmling in (West-)Berlin, über Schreiber in Nürnberg und Görges in Oberhausen seit über 20 Jahren ins Land kam, war stets preiswert.
Auf Grund seiner zivilen Preise hatte dieses Material einen weiteren Vorteil: Herr Schlapp als ungeübter Modell-Frisierer hatte weniger Hemmungen, sich an Umbauten zu versuchen. So konnte er sich dem Drang, Eigenes zu probieren und den Fahrzeugpark zu erweitern, ohne allzugroße Zurückhaltungen hingeben.
Dennoch blieb immer ein Rest von Unbehagen: Wenn Herr Schlapp sein



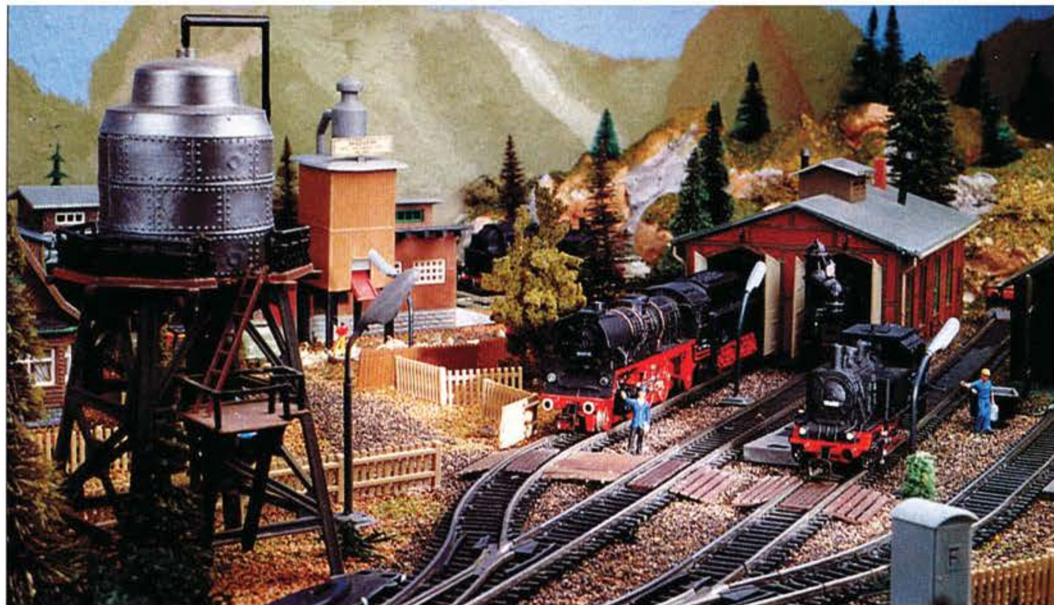
Fotos in einer Zeitschrift, ein H0-Modell von Roco und Sperrholz verhalfen diesem VT mit Einachsgepäckanhänger zum Leben.



Der TEE entstand nach einem Bausatz von Dr. Kunze aus Offenbach. Da hatte Roland Schlapp schon ein wenig geübt.

⇨

Werk betrachtete, genügte es durchaus für den Hausgebrauch. Aber an die Öffentlichkeit traute er sich nicht. Gut, man konnte es getrost Verwandten und Bekannten zeigen, die mit der Modellbahnerei nichts am Hut haben und nach einem Blick auf so eine putzige Landschaft mit Bahn die Urteile „nett“ und „niedlich“ finden. Auch mit Modellbahnfreunden, die auf modellbauerisch gleichem Niveau standen, konnte man sich am Objekt austauschen. Aber die Puristen! Die



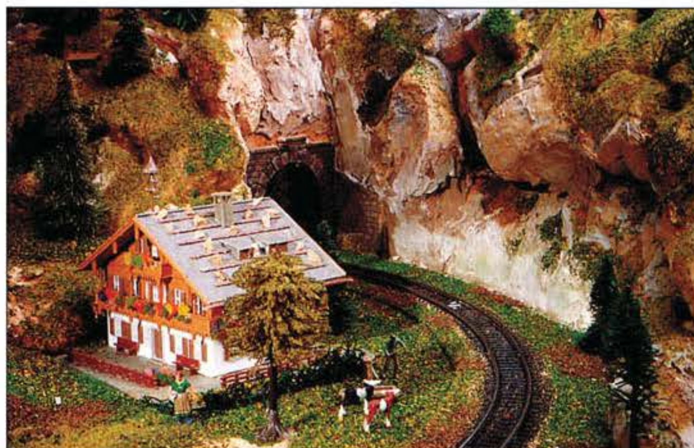
Für eine BR 35 ist der Schuppen in der Tat zierlich. Sie muß doch aber nicht hinein! Der Abstellplatz vor dem Schuppen ist ideal, um auch außerhalb des Fahrbetriebs einen liebevollen Blick auf das gute Stück werfen zu können.



Gleisplan: G. Fromm/G. Kerber

Päpste! Du meine Güte, es würde an Vorwürfen hageln, was alles falsch gemacht, nicht beachtet, nicht zumutbar wäre, sich im Widerspruch befinde, unmöglich so belassen werden könne.
Dagegen ist natürlich nichts einzuwenden. Könner sind immer eine hochliegende Meßlatte, sind das Wettbewerbsziel, das den Nachwuchs reizt, dorthin zu gelangen, sind die Spitzengruppe. Und die Masse, aus der sie hervorgegangen sind? Das sind Leute wie Herr Schlapp. Nicht eine Tausendergruppe, sondern eine, die Hunderttausend zählen mag, die nach des Tages Mühen Spaß an der Freude hat, sich eine Ecke oder mehr einrichtet, um nach Herzenslust der kleinen Bahn die Reverenz zu erweisen.
Nicht, daß man uns mißversteht: Wir predigen hier nicht der Durchschnittlichkeit das Wort oder mokieren uns über die hohe Kunst des vollendeten Modellbahnbaues. Doch wir möchten für den Gedanken eine Lanze brechen, daß unser Hobby nicht allein aus den Spitzenleistungen besteht, sondern auch alle anderen, die vielleicht mit weniger Geschick, aber mit ganzem Herzen dabei sind, dazugehören und keinen Grund haben, sich schamhaft hinter dem Ofen zu verstecken.

F. Borchert



Wenn N-Gebäude für TT zu klein erscheinen: Eine Unterlegplatte, als Betonsockel markiert, schafft Abhilfe und erweitert das Sortiment beträchtlich.



Eine geschlachtete Ellok mit verlängertem Untergestell und Sperrholz sind die Ursprünge diese Eigenbaues eines VT aus der großen Reihe der 137er.



Mut zur Farbe! Es gelingt nicht immer beim ersten Mal, und man muß ja nicht am teuersten Stück üben: Links das Original, rechts die Frisur.



Fotos: A. Stirl

Die äußerliche Verwandtschaft moderner Elektrolokomotiven legt den Gedanken nahe, aus einer E 42 der exDR eine E 42 der exDB zu machen. Wo ist denn da das Problem, wenn es dem Modellbahner Spaß macht??

Erlkönig in N

„Erlkönige" werden in der Automobilindustrie Fahrzeugneuentwicklungen genannt, die aus Konkurrenzgründen höchst geheim bleiben sollen. Auch der VEB PIKO hatte seinen Erlkönig – allerdings in der Nenngröße N.

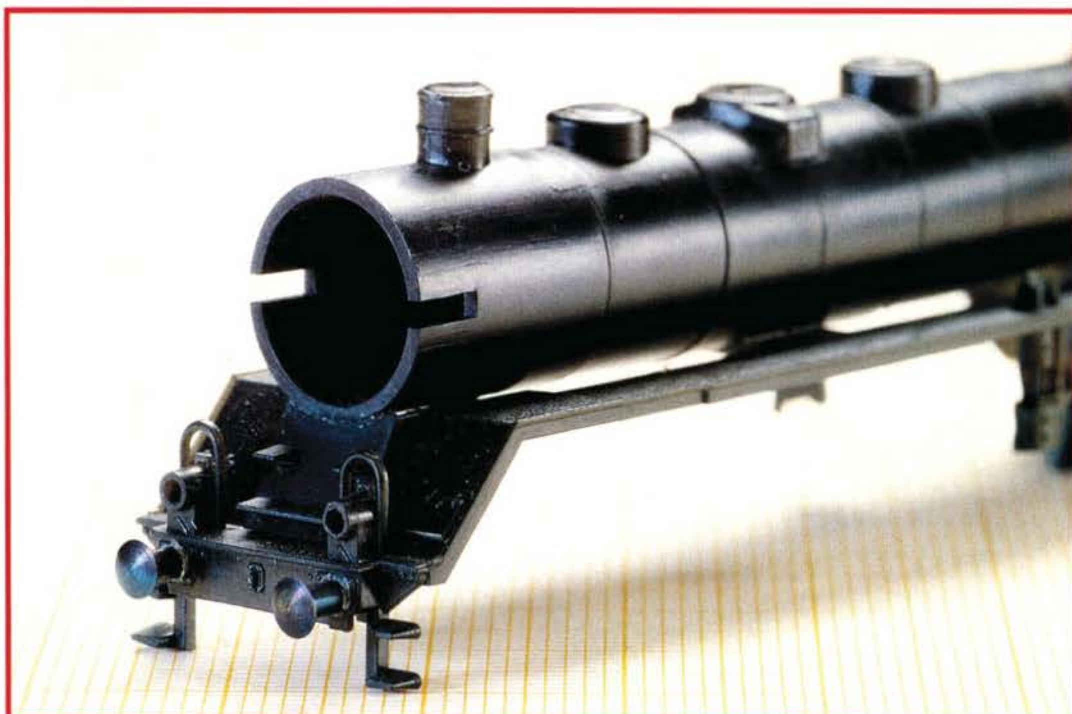
Anfangs der siebziger Jahre konnte man in der Zeitschrift *der modelleisenbahner* eine Reklame des VEB PIKO lesen, die da lautete: „Präzision auf 114 Millimeter". Gemeint war das Modell einer Lokomotive der Baureihe 55 in der Nenngröße N. Nach dem Modell der BR 65 war das die zweite N-Dampflokomotive aus dem Hause PIKO, und es sollte auch die Letzte sein. Die seinerzeit entstandenen Modelle zeugen von einer ausgezeichneten Qualität und ließen für folgende Entwicklungen Großes erwarten.

Als ich viele Jahre später im VEB Werkzeug- und Formenbau Meissen tätig war, legte mir der Meister, der meine Vorliebe für die Modelleisenbahn kannte, eines Tages Probespritzlinge von einer nie vollendeten Dampflokomotive in N vor. Ich traute meinen Augen nicht: Zweifellos die Rohlinge für eine Schnellzuglok der Pazifik-Klasse! An dieser Unvollendeten war bereits ein hervorragender Detaillierungsgrad auszumachen. Wie es schien, sollten der Antrieb und die Stromaufnahme ähnlich wie bei der BR 55 erfolgen. Nach Aussagen des Meisters sollte es wohl eine 01-Maschine werden, obwohl die Kesselaufbauten eher auf eine 03 oder 41 hätten schließen lassen.

Er berichtete, daß die Arbeiten an diesem Modell 1972 bereits in vollem Gange waren, als eines Tages Betriebsfremde in der Werkstatt auftauchten, die die Vollmacht besaßen, die Arbeiten an diesem Vorhaben sofort abbrechen zu lassen und auch die angefangenen Werkzeuge mitzunehmen. Ein Grund für diese Maßnahme ist nie bekannt geworden. Wenig später stellte dann der VEB PIKO seine N-Produktion ganz ein.

Übrigens habe ich zum Zeitpunkt meiner Beschäftigung in diesem Betrieb auch die verstaubte Probeabspritzung von einem 52er Steifrahmentender in H0 bekommen, weit bevor die Firma Gützold ihre Modelle damit ausrüstete.

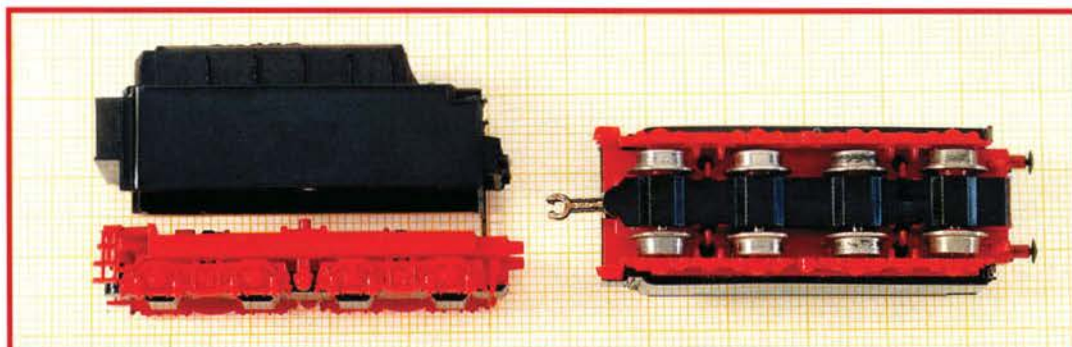
Jens Auerswald, Coswig



Kesselrohling mit Schürze und Pufferbohle des N-Erlkönigs. Den Kesselaufbauten nach eine Baureihe 03 oder 41.



Im Gegensatz zu dem Kesselrohling war der Tender in der Entwicklung bereits weit fortgeschritten.

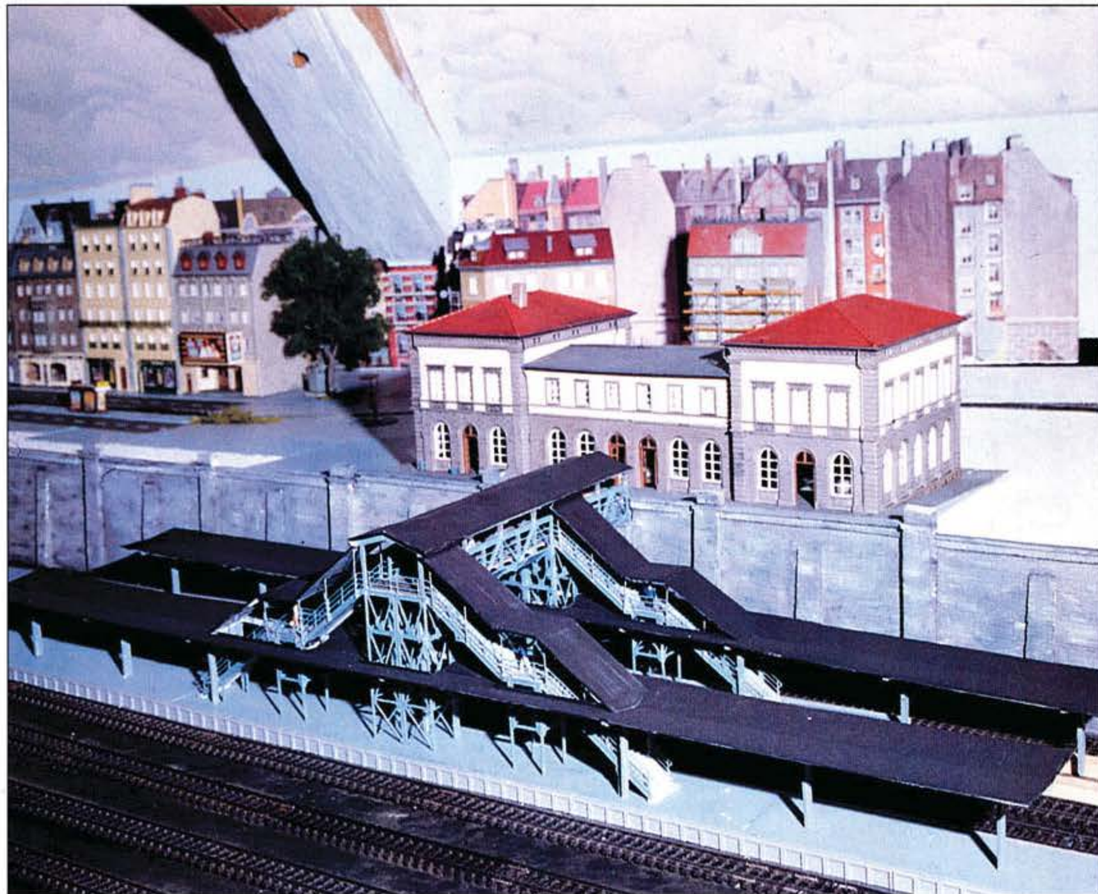


Die Detaillierung der Tender-Drehgestellblenden zeugt von einer für 1972 hevorragenden Spritzgußqualität.

Fotos: Stirl

So bauen wir

Jeder Modelleisenbahner hat seine eigenen Modell-Baumethoden. Jeder schwört auf sie und glaubt, das für ihn am besten Machbare gefunden zu haben. Anfänger haben überhaupt noch keine Methode. Ihnen wollen wir mit unseren Beschreibungen helfen.



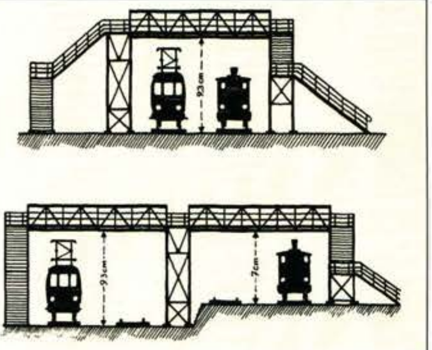
Viel Modellbauspaß ermöglicht die etwa 600 mm lange und 150 mm hohe Treppenkonstruktion.

Eng geht es stets zu auf unseren Modellbahnanlagen. Dabei ist es meistens die Längen- und Breitenentwicklung, die uns drastische Fesseln anlegt. Der Bau der Bahn in die Höhe wird hingegen oft als wesentlich unkritischer angesehen. So befinden sich bei vielen Anlagen das Empfangsgebäude und die Gleise auf gleicher Ebene. Übergänge zu den Zwischenbahnsteigen werden (wenn überhaupt) durch viereckige Löcher in der Platte angedeutet. Ein paar Stufen führen zu einer Unterführung.

Wesentlich interessantere Bahnsteigzugänge lassen sich gestalten, wenn eine Höhenstufe zwischen Empfangsgebäude und Bahnsteigebene zu überwinden ist. Häufig wird hier der Höhenunterschied durch eine Fußgängerbrücke überwunden. Eine gute Gelegenheit zum Bau einer filigranen Treppenkonstruktion.

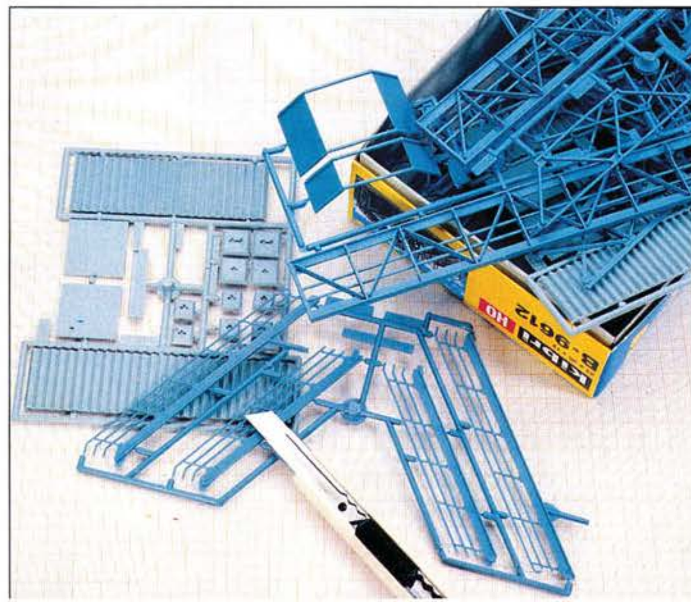
Die Stützmauer

Beim Vorbild bedürfen Geländestufen einer aufwendigen Stützmauerkonstruktion. Der Erddruck auf diese Wand ist enorm, zumal wenn noch – wie im vorliegenden Modellfall – zusätzliche Gebäude die Erdlast vergrößern. Eine glatte, senkrechte Wand würde dieser Belastung nie widerstehen können, so daß Stützwände in der Regel leicht geneigt verlaufen und durch zahlreiche Pfeiler zusätzlich verstärkt werden. Auch Blindbögen sind zur zusätzlichen Verstärkung der Stützmauer möglich.



In diesen Varianten bietet Kibri den Fußgängersteg an, und wie nebenstehend wurde er für das Vorhaben modifiziert. ▶

Im Modell wird die Stützmauer durch Heki-dur-Modellbauplatten nachgestaltet. Diese 3 mm dikken, dichtgeschäumten Polystyrolplatten lassen sich gut schneiden und mit UHU-por verkleben. Welche Oberflächenprägung der Modellbauer wählt, ist Geschmacksache, für mich kam die Prägung mit behauenem Natursteinmauerwerk den mir bekannten Stützmauern beim Vorbild am nächsten. Auch die Haupt- und Zwischenpfeiler entstehen aus diesem Material und, um die großen Flächen zusätzlich zu beleben, wurden einzelne Steine in den weichen Schaumstoff leicht eingedrückt und andere mit einem dünnen Auftrag aus Ponal-



Fotos: Siedler/Stirl

Das Ausgangangsmodell: Der gut gestaltete Bausatz des Übergangsstegs von Kibri.

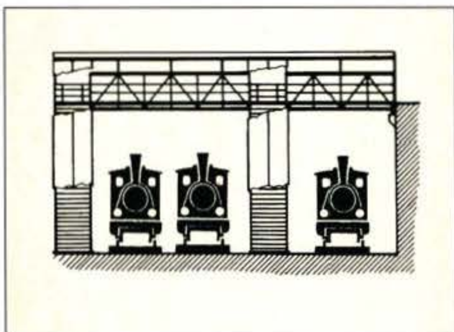
leim, Gips und Fliesenkleber hervorgehoben. Schließlich wurden verschiedene Steine farblich nachbehandelt, mal heller und mal etwas dunkler. Eine Sysiphusarbeit, zugegeben, aber die belebte Fläche der langen Stützmauer dankt den Aufwand.
Jede Öffnung in einer Wand hat einen Sturz und jede Mauer einen oberen Abschluß (außer man stellt eine Ruine dar). Diesen Grundsatz gilt es auch bei unserer Stützmauer zu beachten. Form und Verlauf ist wiederum Geschmacksache.



Veränderungen an den handelsüblichen Mauerwerksplatten schaffen Unverwechselbarkeit.

Der Brückensteg

Nach ausgiebigem Studium der Kataloge von einschlägigen Zubehörherstellern, stand für mich die Entscheidung fest: Die Übergangssteg-Konstruktion von Kibri entsprach meinen Vorstellungen von der geplanten Treppenkonstruktion. Der Bausatz ist sehr filigran, sauber gespritzt und erweiterungsfähig. Und weil das Empfangsgebäude (Bad Duerkheim von Pola) auf einen größeren Bahnhof schließen läßt, mußte auch die Fußgängerbrücke dem erwarteten Menschenstom gewachsen sein. Also entschloß ich mich, den Kibri-Steg doppelt



zu nehmen und für den Anschluß an die Stützmauer weitere Bausätze zu beschaffen. Vier solcher Bausätze waren am Ende in meinem Besitz. Es bleibt zwar eine ganze Menge an Brückenbauteilen und Treppenkonstruktionen übrig, doch welcher Modellbauer ist nicht darauf bedacht, seine Reserven zu vergößern?
Damit meine Reisenden auf dem weiten Gang zu den Zügen nicht naß werden, wurde zusätzlich eine Überdachung gebaut. Dafür verwendete ich Dachplatten mit Dachpappennachbildung von Vollmer. Die Brückenkonstruktion erhielt ein doppelt geneigtes Dach, die Treppen – der Einfachheit halber – gerade Dachflächen. Die Anschlüsse unterschiedlich geformter und geneigter Dachflächen sind nämlich nicht einfach nachzubilden, und weil diese Flächen voll im Blickfeld des Betrachters liegen, ist höchste Genauigkeit angesagt. Das ist möglich durch eine aufwendige Konstruktion der Schnittlinie auf dem Zeichenblatt (Darstellende Geometrie) oder empirisch durch gefaltete Papierstreifen, die so lange beschnitten werden, bis sie genau passen. Für die Überdachung der Brücke wurden aus Polystyrol Profilstützen ausgesägt und eingeklebt, für die Überdachung der Niedergänge genügen gebogene Drahtbügel.
Beim Einsetzen der Konstruktion in die Bahnsteigszene sollten einige Kleinigkeiten beachtet werden: die Treppen beginnen am Bahnsteig mit einer flachen Schwelle; die Stützen stehen nicht bloß auf der Bahnsteigoberfläche, sondern sind in diese mit kleinen Fundamenten (flache Rundhölzer oder kurze Rohrstückchen) eingelassen, und schließlich „klebt“ die Brücke nicht an der Stützmauer, sondern wird mittels eines Doppel-T-Trägers auf hervorstehenden Mauerwerks-Kragarmen aufgelagert.
Ein matt-dunkler Anstrich der Dachflächen (Teerpappe) und Verwitterungspuren an der Stahlkonstruktion gibt dem ganzen am Ende ein gelungenes Finisch.

Rolf Siedler

Wer liefert was?

Übergangssteg Kat.-Nr. B-9612,
Bahnsteig, Kat.-Nr. B-9544,
Bahnsteigverl. Kat.-Nr. B-9538.
kibri-Spielwarenfabrik GmbH, Postfach 1540, 71005 Böblingen.

Heki-dur-Modellbauplatten
HEKI-Kittler GmbH, Modellbahnzubehör, Am Bahndamm 10, 76437 Rastatt.

Dachplatten Kat.-Nr. 6029
Vollmer GmbH & Co. KG, Porschestraße 25, 70435 Stuttgart.

Empfangsgeb. Kat.-Nr. 204
POLA GmbH, Am Bahndamm 7, 97711 Rothausen.



Im Bau: Die Dachstützen über dem Hauptgang bestehen aus 1,5 mm dickem Kunststoff. Über den Treppen werden Drahtbügel das Dach halten.

Die Modernisierungswagen der DR sind noch stark verbreitet und vornehmlich auf Eisenbahnstrecken in den neuen Bundesländern anzutreffen. Die Piko-Modelle dieser Wagengattung erhalten nun eine Kurzkupplung.



Kurz gekuppelt

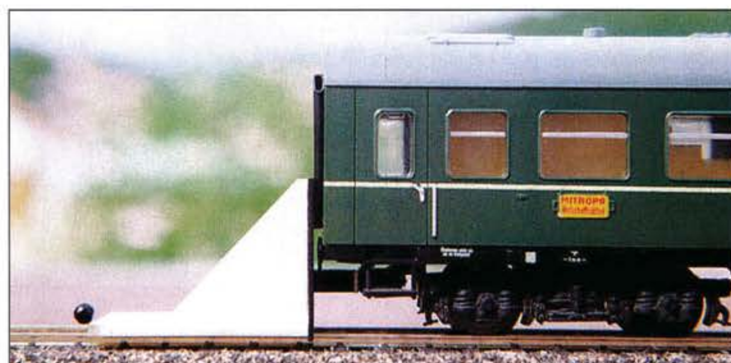
Die maßstäblich langen und in guter Modellbauqualität ausgeführten Modernisierungswagen von Piko (Kat.-Nr. 53040 bis 53044) erfreuen sich auf vielen Modellbahnanlagen nach Motiven der ehemaligen DR großer Beliebtheit. Besonders komplette, aus diesen Wagen bestehende Zuggarnituren gehören, mit dem entsprechenden Triebfahrzeug bespannt, zu den absoluten high-lights auf jeder Paradestrekke. Vollendet wirkt jedoch das Zugbild erst, wenn die Wagen nahezu Puffer an Puffer fahren, mit einer Kurzkupplung ausgerüstet sind. Der hier vorgeschlagene Umbau macht die Wagen zum Fahren in Bögen mit einem Mindestradius von 500 mm geeignet. Beim Einsatz in engeren Bögen muß der Kupplungsmechanismus im Ausschwenkbereich vergößert und die Kulisse dementsprechend angepaßt werden.

Der Optik zuliebe sollte man jedoch von solchen Umbauten die Hände lassen. Die Drehgestelaufhängung ist – je nach Produktionzeitraum – unterschiedlich. Der hier beschriebene Umbau ist für beide Ausführungen möglich.

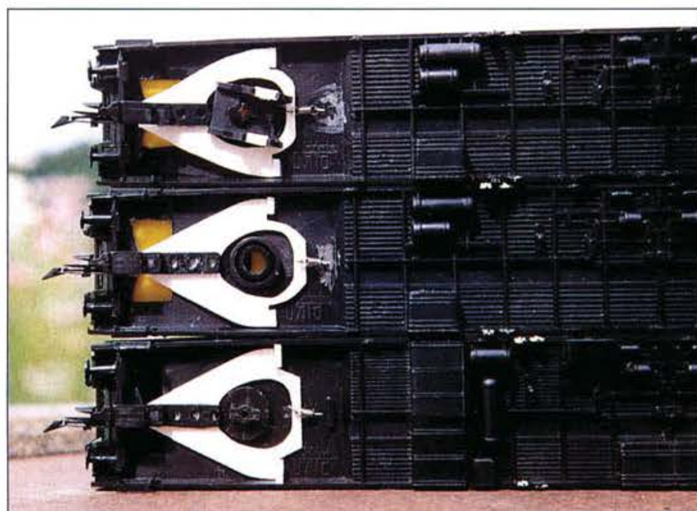
Vorarbeiten

Der Umbau beginnt mit dem weitgehenden Zerlegen des Wagens. Auch die Gummiwulstnachbildungen sollten bei dieser Gelegenheit entfernt und gegen neue ausgewechselt werden. Bei Wagen mit der älteren Drehgestellbefestigung (Drehgestellbrücke muß um 90° versetzt eingesetzt werden) wird der Kupplungsträger kurz hinter dem hinteren und etwa 3 mm vor dem vorderen Befestigungsauge abgetrennt. Der Drehschemel im Wagenboden wird festgeklebt. Bei Wagen mit zentralem Befestigungsloch wird der Kupplungsträger so weit gekürzt, daß noch etwa je 1 mm vor und hinter den Löchern neben den Zapfen stehen bleiben. Anschließend können die Kulissenführungen aus 1,5 mm dickem Polystyrol ausgesägt werden. Die unterschiedlichen Längenmaße ergeben sich aus den beiden unterschiedlichen Wagenböden der Piko-Wagen. Aus dem gleichen Material bestehen auch die hinteren Anschläge für die Schwenkkulisse. Sie werden links und rechts in einem Abstand von 35 mm hinter der Pufferbohle festgeklebt. Mit einer spitzen Reißnadel wird der vordere Anschlag der Kulisse durch das Loch im Wagenboden angerissen und anschließend entlang der markierten Linie vorsichtig ausgesägt. Die nachfolgenden Feilarbeiten an der Vorderkante der Kulisse müssen sehr sorgsam ausgeführt werden, hängt doch davon die enwandfreie Funktion der Kinematik ab. Erfahrungen ergeben Werte von 0,1 bis 0,3 mm zwischen dem vorderen Anschlagbegrenzer und der Kulisse im Wagenboden. Das Vorderteil des ausschwenkbaren Rahmens wird mit einem Anschlagbegrenzer aus 1 mm dikkem Rundmaterial versehen. Dabei wird die Kupplung von einem Haken gehalten, der aus 0,5 mm dickem Stahldraht besteht (mit flüssigem Sekundenkleber einkleben). Die Kulisse muß sich völlig frei und ohne Hemmungen bewegen können. Ihre Rückstellung erfolgt mit einer Feder, die zwischen eingeklebtem Haken an der Kulisse und am Wagenboden eingehängt wird. Wieder sollte die Freigängigkeit überprüft werden.

Zur Kupplungsaufnahme wird der



Die prellbockähnlich umgebaute RIBU-Kupplungslehre in Aktion.



Verschiedene Einbauvarianten der Kulissenführung. Der Drehschemel des obersten Wagenbodens ist für die Aufnahme der Drehgestelle des Piko-VS-145 umgebaut.



Die Abmessungen der Kulissenführung unterscheidet sich im hinteren Bereich durch unterschiedliche Bauvarianten der Piko-Wagen

Aufnahmeschacht der RIBU-Kupplung Nr. 502 (NEM-Norm 362) so weit in den Vierkant der Kulisse hineingedrückt, daß zwischen Schacht und Pufferbohle nur etwa 0,2 mm Luft bleibt (probieren!). In Achsrichtung sollte der Schacht etwa 0,3 mm über die Pufferbohlenvorderkante hinausragen.

Die ausgebauten PIKO-Gummiwülste wurden gegen solche der Firma Ade ausgewechselt, da diese vorbildgetreuer sind als die ursprünglichen Ausführungen.

Zur gleichmäßigen Umrüstung aller Wagen, womit gleichzeitig der gleichmäßige Abstand im Zugverband garantiert wird, verwendete ich eine Kupplungslehre, die der RIBU-Packung Nr. 504 beiliegt. Dazu wurde die Lehre in eine Art Prellbock eingebaut, der, rechtwinklig auf das Gleis gesetzt, die immer wiederkehrende Genauigkeit der Arbeiten garantiert. Wird der Wagen mit den Gummiwülsten (egal welche Form man verwendet) bis an den Anschlag der Kupplungslehre herangeführt, entsteht ein definierter Kupplungsabstand, der die Wagen so dicht beisammenhält, daß zwischen den Übergangswülsten ein Abstand von 0,1 bis 0,2 mm verbleibt.

Doch nicht nur die Kupplung muß passen: Ungenauigkeiten im Dachbereich (überstehende Dächer) können zum Klemmen und damit zu Entgleisungen führen. Deshalb im engsten Bogen die Passgenauigkeit überprüfen!

Ohne Zweifel: Der Aufwand für diesen Umbau ist beträchtlich. Doch die wenigsten Modelleisenbahner verfügen über einen so großen Wagenpark, daß die „Lust zum Frust“ wird und die Freude an dem geschlossenen Bild eines solchen Zugverbandes läßt schnell die Erinnerung an den Aufwand vergessen. Hinzu kommt der Vorteil, daß sich nun die Wagen auch mit anderen Erzeugnissen mechanisch, und optisch einwandfrei vertragen.

Dieter Pleus



Fotos: Pleus

Überzeugend: Der enge Abstand zwischen den Wagen, verleiht dem Wagenverband eine hervorragende Optik.

Stahldraht, Plastikplatten, Federn
Firma Wenzel Fine scale
Wendenmühle 4A
38110 Braunschweig

Kupplungsdeichsel (Nr. 502) und Lehre 504
Firma RIBU GmbH
Okenstraße 25
90443 Nürnberg

Gummiwülste (Nr. 117) und Übergangsbleche (Nr. 3001/027)
Firma ADE Modelleisenbahn GmbH
Talstraße 5
88348 Saulgau

Laufverbesserung

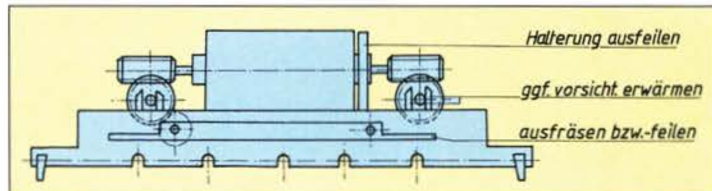
Das Reizthema TT-Bahn ist immer noch in aller Munde. Aufmerksam beobachten Insider die Szene und beurteilen kritisch alles, was sich auf der 12-mm-Spur bewegt.
Hier die Laufeigenschaften der ex BR 106(DR), der heutigen Baureihe 346.

Kürzlich erwarb ich eine Rangier-Diesellok der ehemaligen DR-Baureihe 106 in der Nenngröße TT. Angetan vom guten Äußeren der Maschine stellten mich jedoch die Laufeigenschaften des Modells im Bogen nicht zufrieden. Alles lief darauf hinaus, daß ich etwas am Laufwerk verbessern mußte, obwohl ich auch von gut laufenden Modellen erfuhr.

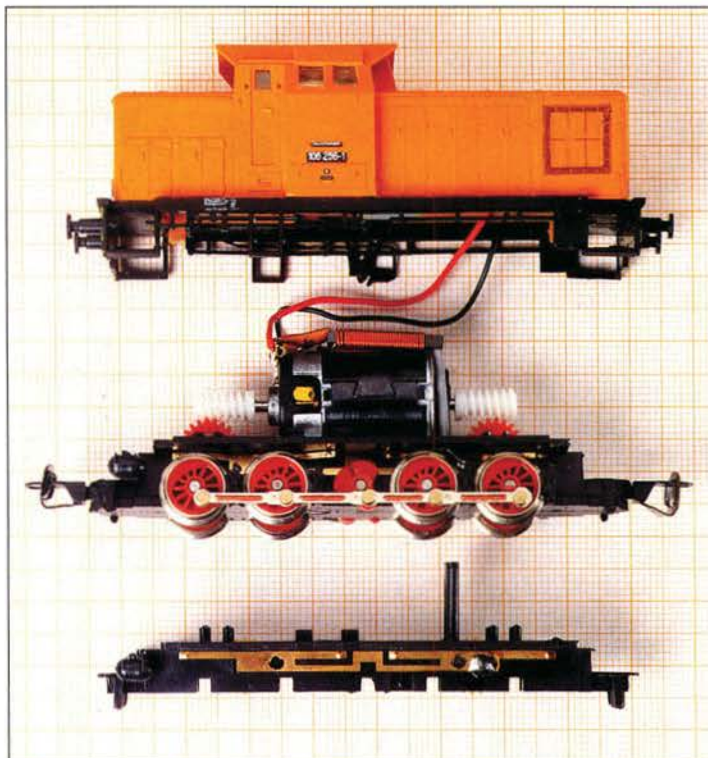
Zunächst wurde das Maschinchen völlig zerlegt, einschließlich der Ablösung der Stromabnehmer vom Plastikrahmen. Dann befeilte ich die Motorhalterung derart, daß bei angezogener Motorbefestigungsschraube die Schnecken nicht mehr die Schneckenräder verklemmen können. Um den einwandfreien Lauf der Schnecken- und Getriebezahnräder zu überprüfen, wurde das Getriebe bei abgenommenem Motor langsam von Hand bewegt. Jeder Schwergang ist zu beseitigen, gegebenenfalls durch vorsichtiges Erwärmen der Achslagerstifte für die Schneckenzahnräder. Die Plastikzapfen, mit denen die Stromabnehmerplatinen am Rahmen festgeschmolzen sind, müssen soweit abgeschliffen werden, daß sie nicht über die Ebene der Platine hinausragen. In diesem Zusammenhang wurden auch die inneren Stromabnehmer drastisch gekürzt und neu justiert. Mit einer feinen Schlüsselfeile wurde die Nut im Fahrzeugrahmen in Richtung äußere Stromabnehmer verlängert. Schließlich habe ich die Kuppelstangen an den Rückseiten flachgefeilt. Die von außen sichtbaren, rot ausgelegten Vertiefungen sind nämlich nur durchgedrückt und behindern den leichten Lauf im Bogen durch Hängenbleiben an den Gegengewichten der Räder. Als letztes wurden die Schlitze für die Zahnräder in der Bodenabdeckung ausgefeilt, damit die Räder im Bogen ein leichteres Spiel haben.

All diese Bastelein sind nur Kleinigkeiten, doch insgesamt verhelfen sie dem Modell zu einer überraschend verbesserten Lauffreudigkeit, so daß ich die Nachahmung nur empfehlen kann.

Falk Helfinger



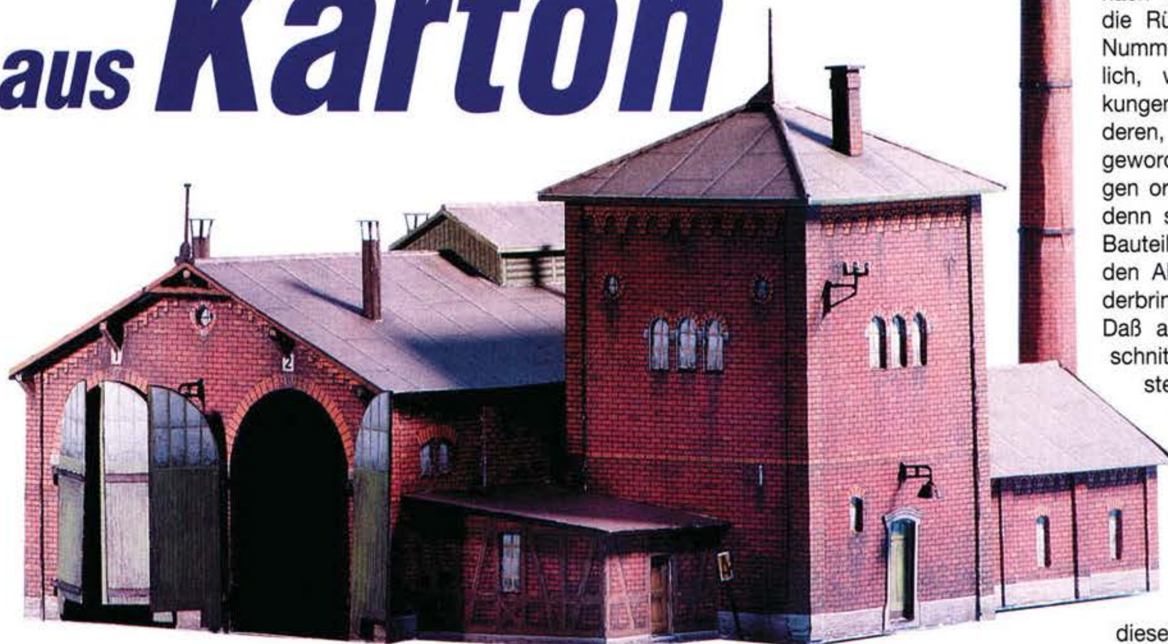
Im Vergleich mit dem Foto verdeutlicht die Zeichnung die Veränderungen und Bearbeitungen zur Laufverbesserung.



Fotos: Stirl

Das Modell mit abgenommenem Gehäuse und leerem Rahmen.

Ausschneidebögen aus Karton



Bewundernswertes in H0: Das Dampflok-Bw aus der Gründerzeit vom BahnVerlag

Im Gegensatz zu Plastikbausätzen spielen Ausschneidebögen aus Karton auf der Modelleisenbahn eine eher untergeordnete Rolle. Sehr zu Unrecht, wie wir nachfolgend beweisen wollen.

Um bereits beim Kauf eines Ausschneidebogens dem Käufer Hinweise zu der handwerklichen Bewältigung des Vorhabens zu geben, teilen viele Hersteller ihre Erzeugnisse in Schwierigkeitsgrade ein: Gruppe 1 für Anfänger und Kinder ab 9 Jahre, Gruppe 2 für Modellbauer mit Erfahrungen und Kinder ab 14 Jahre, und schließlich Gruppe 3 für Modelle mit großer Originaltreue, deren Anfertigung solide Erfahrungen im Modellbau voraussetzt. Damit hat neben Anfängern und Kindern auch der geübte Modellbauer ein breites Betätigungsfeld, wobei die sorgfältige Erstellung eines Kartonmodells wesentlich komplizierter und zeitaufwendiger ist als der Zusammenbau eines Plastikbausatzes.

Bauerfahrungen

Modellbaubögen aus Karton sind besonders bei Kindern sehr beliebt. Das liegt einerseits an der preiswerten Anschaffung und andererseits an dem geringen werkzeugtechnischen Aufwand, den man zur Anfertigung der Modelle betreiben muß. Es gibt jedoch auch eine Vielzahl von „gestandenen" Modellbauern, die gern zum Karton-Ausschneidebogen greifen, eben weil Kreativität und handwerkliche Fähigkeiten in diesem Metier ganz besonders gefördert werden. Weitere Vorteile von Karton-Ausschneidebögen sind die zumeist ausführlichen Bauanleitungen, die häufig, neben den fertigungstechnischen Anweisungen, auch geschichtliche und technische Hintergrundinformationen beinhalten.

Die Ausrüstung an Werkzeugen ist gering. In der Regel kommt man mit folgendem aus:

- Stahllineal, etwa 500 mm lang, zum Schneiden und Falzen,
- Falzbein zum Falzen und Knicken,
- 2 bis 3 Scheren unterschiedlicher Größe, einschließlich einer Nagelschere zum Ausschneiden von Bögen,
- Pinzetten mit geraden und geknickten Greifern,
- Schneideunterlage aus Pappe (Lederpappe) oder Holz,
- Klebstoff, der schnell anzieht und nicht durchschlägt (z.B. UHU flinke Flasche).

Weiterhin sollte man stets einen weichen Bleistift und mehrere A4-Plastikhüllen bei der Hand haben. Zum einen, um sofort nach dem Ausschneiden auf die Rückseite jedes Teils die Nummer (und, wenn erforderlich, weitere Montagebemerkungen) zu schreiben; zum anderen, um die Reste der klein gewordenen Ausschneidebögen ordentlich aufzubewahren, denn schnell ist ein wichtiges Bauteil mit den Schnipseln in den Abfall geworfen – unwiederbringlich!

Daß alle Teile sauber ausgeschnitten werden sollten, versteht sich von selbst. Auch der sparsame Umgang mit Klebstoff braucht nicht näher erläutert zu werden. Die Arbeit mit dem Falzbein ist jedoch einer Erklärung wert. Zum Knicken von Kanten werden diese vorgeritzt, damit der Knick möglichst scharfkantig wird. Dazu werden häufig die scharfen Bastelmesser verwendet mit dem Hintergedanken: „Aber nicht zu sehr aufdrücken!" Ein bißchen mehr Druck oder eine dünne Faser im Karton führen dann aber schnell zum unbeabsichtigten Durchschneiden des Materials. Das verhindert man durch die Verwendung eines scharf geschliffenen Hartholz- oder Beinstäbchens (früher wurde Elfenbein dazu verwendet), das in Geschäften für Künstler- und Grafikbedarf zu haben ist.

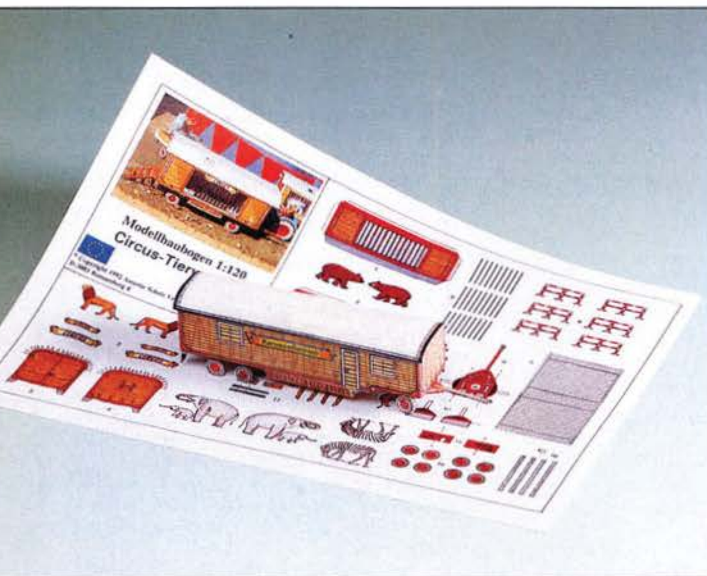


Englisches aus Übersee: Der Modellbaubogen „Irisches Dorf" von Dover Publikations umfaßt sechs Gebäude mit vielem Zubehör.



Sehenswertes aus Holland: Aus einem Ausschneidebogen einer niederländischen Firma entstand diese Lokomotive.

Durch die Nichtschneidfähigkeit des beinernen Materials wird die Knickkante zwar scharf vorgeritzt, jedoch nicht geschnitten.
Ein weiteres Problem ist die Herstellung von Rundungen und Zylindern. Unsachgemäßes Rollen führt oft zu Knicken im Bauteil. Dem kann man abhelfen, indem man kleine Teile zwischen Daumen und Falzbein vorrollt und große Teile vorsichtig um einen Rundstab biegt, dessen Durchmesser etwa 2/3 des endgültigen Maßes beträgt.



Fotos: Poschwitz/Stirl

Zirkus aus Pappe vom Scholz-Verlag : Eine Vielzahl von Fahrzeugen aus der bunten Zirkus- und Ausstellerwelt kommt aus Ronnenberg.

Zusätzliche Extras

Zusätzliche Extras am Kartonmodell sollten schon vor dem Zusammenbau vorbereitet werden. Dazu gehören Beleuchtungen.
Die größte Gefahr für ein Kartonmodell geht beim Einbau einer Beleuchtung von der Entwicklung eines Hitzestaus aus, der zum Abbrennen des Modells führen kann. Die Wahl einer Glühlampe mit möglichst geringer Leistung und deren Einbau in hinreichendem Abstand zu den Kartonwänden ist gründlich zu durchdenken. Da beim Vorbild auch nicht alle Fenster gleichzeitig erleuchtet sind, bietet der Kartonbausatz den Vorteil, daß nur diejenigen Fenster ausgeschnitten werden, die nach Hinterkleben von durchsichtigem Kunststoff und einer Gardinenimitation im Licht erstrahlen sollen. Beim Plastikbausatz besteht diese Möglichkeit meistens nicht. Um das Durchschimmern durch Wände und Ecken zu verhindern, ist der Leuchtraum mit dunklem Papier auszuschlagen.

Fehlteile

Sie fehlen meistens bei den Karton-Modellbaubögen: Die Dachrinnen, Fallrohre, Blumenkästen, Bänke, Geländer und Lampen. Durch den verwendeten Baustoff Karton kann man vieles selbst herstellen. Wem das nicht gelingt, dem hilft das reiche Angebot an Zurüstteilen von Auhagen bis ZIMO. Sogar Rauchentwickler sind – bei entsprechender Vorsicht – einbaubar.
Wenn alles sauber zusammengebaut wurde, sollte das Modell noch einmal einer kritischen Betrachtung unterzogen werden. Oftmals lassen Knickkanten das weiße Papier durchscheinen oder Klebelaschen sind nicht exakt zusammengefügt. Solche kleinen Schönheitsfehler beseitigt man entweder mit Pinsel und Deckfarben oder mit entsprechend farbigen Faserstiften.



Modellbaubögen aus Karton sind keine Konkurrenz für Plastikbausätze. Sie sind aber durchaus eine Alternative. Für Kinder und Einsteiger nämlich, zur Ergänzung von Plastikmodell-Häufungen oder zur Gestaltung eines besonderen (historischen) Gebäudes auf der Anlage. Vom Preisvorteil ganz zu schweigen, denn 1993 kostete ein Plastikbausatz durchschnittlich 20,- bis 30,- DM, während ein Karton-Ausschneidebogen bereits zu etwa 4,- DM erhältlich war.
Und, last but not least,: Karton und Papier sind wesentlich umweltfreundlicher als alle Kunststoffe!

Dr. Hartmut Poschwitz

Kartonmodell-Hersteller

Auhagen GmbH
Hüttengrund 25
09496 Marienberg
Die Firma nimmt verstärkt geprägte Pappmodelle nach Motiven des Erzgebirges für die Nenngrößen TT und H0 in die Produktion auf.

Aktionsgemeinschaft zur Erhaltung der Kultur- und Naturdenkmäler Darmstadt
Im Maßstab 1:160 sind z.Zt. 8 Gebäudenachbildungen aus Darmstadt erhältlich darunter ein Bahnhofsgebäude (Ostbahnhof). Jährlich kommen weitere Modellbaubögen hinzu.

BahnVerlag Ullrich Schiefer
Postfach 4
30680 München
Neben 2 Modellbaubögen von Lokomotiven (Maßstab 1:43) hat der Verlag zwei Gebäudemodelle für die Nenngröße H0 im Angebot, wovon ein Lokomotivschuppen aus der Gründerzeit besonders erwähnenswert ist.

Klett-ÖBV Verlag Stuttgart
15 Burgen, Schlösser und weitere Gebäude bietet der Verlag in der Nenngröße H0 an. In TT sind es 24 Ausschneidebögen, in der Nenngröße N 32. Darunter sind viele historische Gebäudemodelle nach Vorbildern u.a .aus Nürnberg, Rothenburg o.d.T. und Lübeck.

Dover Publikations New York
Dieser Hersteller aus Übersee liefert hervorragende Ausschneidebögen in der Nenngröße H0 von ganzen Stadtteilen.

Hambling´s Models LTD 29
Charing Cross Road
GB-London W.C. 2
Typisch englische Motive sind die Vorlagen der Gebäudemodelle von Hambling´s Models in der Nenngöße N.

A. Scholz-Verlag
Münchhausenstraße 1
30952 Ronnenberg
Die Schwerpunkte dieser Firma sind Straßenfahrzeuge im Maßstab 1:43 und in der Nenngröße TT. Dazu zählen Circus- und Ausstellerwagen sowie Kipper.

FAHRPLAN Modell Eisen Bahner Ausstellungen, Termine, Markt

4./5. 6. Feldbahnfest
von 10 bis 17 Uhr, Brigadelok Nr. 312 wird 80!.
INFO: Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15a, 60486 Frankfurt/M, Tel: 069/709292 (nur abends).

5. 6. Sonderfahrt
von Wolfsburg/Oebisfelde mit Dampf in den Wörlitzer Park; 18. 6. von Berlin nach Ueckermünde mit 03 204/ 50 3606. In Ueckermünde Fahrzeugausstellung; 25. 6. von Berlin nach Chemnitz zur 125 Jahr-Feier im AW mit 50 3606/64 491.
INFO: Altmärkische Eisenbahnfreunde e. V., Michael Frick, Raiffeisenallee 7 b, 38165 Lehre-Flechtorf.

5. 6. Historische Dampfzüge
auf der Achertalbahn. Weitere Termine: 19. 6.; 3. 7.; 17. 7.; 31. 7.; 14. 8.; 28. 8.; 11. 9.; 25. 9.; 9. 10.; 23. 10. Fahrplan siehe DB-Kursbuch Nr. 717.
INFO: Achertäler Eisenbahnverein e.V., Josef Burgert, Am Eichberg 15, 77855 Achern.

5. 6. Museumszug „Feuriger Elias". Weitere Termine: 3. 7.; 7. 8.; 21. 8.; 4. 9.; 25. 9.; 4. 12. Fahrplan siehe Kursbuchnr. 790.7.; Museumszug „Sofazügle" am 19.6.; 17.7.; 21.8.; 18.9.; 16.10.; 11.12. Fahrplan siehe Kursbuchnr. 762.
INFO: Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e. V., PF 710116, 70607 Stuttgart.

11. 6. Historische Fahrzeugschau
in Garmisch-Partenkirchen. Sonderzug ab München ca. 10.30 Uhr, Ankunft München ca. 18 30 Uhr.
INFO: Verkehrsmuseum Nürnberg, Lessingstr. 6, 90443 Nürnberg, Tel: 0911/2192644.

11. 6. Sonderzug
mit 03 204 Berlin–Kurort Rathen–Berlin. Abfahrt ca. 7 Uhr, Ankunft ca. 21 Uhr; 12. 6. mit 03 204 Berlin–Stettin–Berlin, Abfahrt ca. 7.30 Uhr, Ankunft ca. 19.30 Uhr.
INFO: Lausitzer Dampflok-Club e.V., Straße der Jugend 54, 03050 Cottbus,
Tel: 0355/481304, Fax: 0355/481441, Herr Donath.

11./12. 6. Geburtstagsparty
bei der Parkeisenbahn im Chemnitzer Küchwald zum 40. Jubiläum.
INFO: 1. Förderverein Parkeisenbahn „Küchwald" Chemnitz, Tel: 0371/31100, Fax über 0371/4935609.

12. 6. Sonderzug
mit VT 601 ab Kassel Hbf nach Groß-Gerau zum Hessentag. Kassel ab ca. 9 Uhr, Fahrpreis ab Kassel 160,- DM, ab Gießen 100,- DM.
INFO: Pro Bahn, Hessen, PF 1121, 35411 Pohlheim, Tel: 06403/1509, Fax: 06403/69280.

12. 6. Triebzug IC 3
der Dänischen Staatsbahn am Tegernsee. Alle im Kursbuch veröffentlichen Reisezüge zwischen Tegernsee und Schaftlach verkehren mit diesem Triebzug.
INFO: Tegernsee-Bahn GmbH, PF 1442, 83682 Tegernsee, Tel: 08022/9166-13, Fax: 08022/9166-18.

Fahrtage des Hessencourrier
am 12. 6. Radfahrertag; 10. 7. Kulturfest Altstadt; 24. 7. 90 Jahre KNE. Fahrstrecke: Kassel-Wilhelmshöhe Süd-Bad Emstal–Naumburg.
INFO: Hessencourrier e.V., Kaulenbergstr. 5, 34131 Kassel, Tel: 0561/35925.

18./19. 6. Dampflokfest
im Traditions-Bw Staßfurt mit 01 005, 41 1185, 41 1231, 44 1182, 50 3695, 65 1049, BR 52, 95, Kö. Gleiche Veranstaltung am 8./9. 10.
INFO: Eisenbahnfreunde Traditions-Bw. e.V., Güstener Weg, 39418 Staßfurt.

18. 6. Dämmerstunden
im Eisenbahnmuseum von 19 bis 23 Uhr. Eisenbahnromantik zur Sommersonnenwende mit der 38 2267.
INFO: Eisenbahnmuseum Bochum–Dahlhausen GmbH, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum.

Besuchertage
im Rheinischen Industriebahn-Museums Köln e.V. am 19. 6.; 24. 7.; 21. 8.; 18. 9. und 15./16. 10.
von 11 bis 17 Uhr.
INFO: RIM e.V., PF 250230, 50518 Köln.

18./19. 6. Sonderfahrt
mit altroter 211 über Güterstrecken des hinteren Bayerischen Waldes: Ortenburg, Hauzenberg, Obernzell, Freyung, Jandelsbrunn, Eging.
INFO: IG Schienenverkehr Niederbayern e.V., Wolfgang Mletzko, Bahnhofstr. 11, 82433 Bad Kohlgrub.

18./19. 6. Fahrzeugausstellung
von 9 bis 16 Uhr im Ausbesserungswerk Wittenberge, Breesener Str. 1.
INFO: IG Eisenbahn-Modelleisenbahn Brandenburg, Jörg Schulze, Silostr. 6, 14770 Brandenburg, Tel/Fax: 03381/301361.

BEF-Studienfahrten
18. 6. mit Dampf an Vorpommerns Küste, Sonderzug 2. Kl., BR 03, 50, 64. M 1.7.–10.7. mit Dampf durch die Ukraine, Sonderzug.
INFO gegen Freiumschlag: Berliner Eisenbahnfreunde e. V., Stresemannstr. 30, 10963 Berlin,
Tel: 030/2511081, Fax: 030/2514186.

26. 5. Sonderzug
Berlin–Chemnitz und zurück mit BR 01 oder 03 zu 125 Jahre AW Chemnitz. Fahrpreis: 1. Kl. 160,- DM, 2. Kl. 125,- DM.
INFO: Rail Tours Mochel Reisen, Georg-Vogel-Str. 2. 77933 Lahr, Tel: 07821/43037, Fax: 07821/42998.

25. 6. Modellbahnbesichtigung
von 16 bis 18.30 Uhr im Bahnhof Jever.
Weitere Termine: 9. 7.; 23. 7.; 13. 8.; 27. 8.
INFO: Eisenbahnfreunde Friesland e. V., Jürgen Rode, Glettkauer Weg 8, 26388 Wilhelmshaven.

26. 5. Fahrzeugschau
von 9 bis 17 Uhr mit Modellbahn-Auto-Tauschbörse im Bw Leipzig West; 26. 6. Sonderzug Leipzig–Meerane–Chemnitz–Riesa–Leipzig mit E 04 01 zu 125 Jahre AW Chemnitz. Leipzig Hbf ab ca. 7.45 Uhr, Ankunft ca. 18 Uhr. Fahrpreis: 33,- DM, Kinder 6–14 Jahre 17,-DM einschl. Eintritt. Bestellung per Verrechnungsscheck.
Info: Freizeitgruppe „Historische Ellok" im Bw Leipzig Hbf West, Berliner Str. 90, 04129 Leipzig,
Tel: 0341/7243449.

25. 6. Tag der offenen Tür
auch am 20. 8. mit Besichtigung der Betriebsanlagen, Nachtfahrten durch den großen Garten.
INFO: Parkeisenbahn Dresden, Großer Garten, 01219 Dresden.

25./26. 6. Bahnhofsfest
von 10 bis 18 Uhr in Weißwasser, Bahnhof,. Teichstraße.
INFO: Waldeisenbahn Muskau e.V., PF 1, 02931 Weißwasser.

25./26. 6. Spur I-Treffen
im Auto+Technik Museum Sinsheim, Obere Au 2, 74889 Sinsheim, Tel: 07261-61116, Fax: 07261/13916.

25./26.6. Gartenbahntreffen
im Heimatmuseum Werdau. Öffnungszeiten: Samstag 13 bis 17 Uhr, Sonntag 10 bis 17 Uhr. Preis: 15.- DM.
INFO: Museumsgartenbahn Werdau, Holger Schwarz, Freiherr-v.-Stein-Str. 39, 08412 Werdau.

25./26. 6. Straßenbahnfest
im Hannoverschen Straßenbahn-Museum Sehnde-Wehmingen. Öffnungszeiten: Samstag 13 bis 18 Uhr, Sonntag 11 bis 17 Uhr.
INFO: Hannoversches Straßenbahn-Museum e.V., Hohenfelser Str. 16, 31319 Sehnde, Tel: 0511/6463312.

26. 6. Schienenbummel
mit Heide-Express Lüneburg–Süd-Soderstorf und zurück.
INFO: Touristik-Eisenbahn Lüneburger Heide, Pressedienst, PF 1208, 29446 Dannenberg.

26. 6. Kinderfest
im Bf Schierwaldenrath; 2. 7. und 13. 8. Güterzug mit Personenbeförderung. Schierwaldenrath ab jeweils 16 Uhr. An beiden Tagen Mondscheindampferfahrten, Abfahrt 19.30 Uhr.
INFO: IG Historischer Schienenverkehr e.V., PF 603, 52007 Aachen, Tel: 0241/82369.

26. 6. Dampfsonderfahrt
mit Lok 50 0072 von Augsburg nach Markt Wald.
INFO gegen Freiumschlag: Staudenbahnfreunde e.V., Bahnhofstr. 29, 86865 Markt Wald, Tel: 08374/7036, ab 17 Uhr.

9. 7. Dampfschnellzug
Passau–Innsbruck mit Lok 01 509. Passau Hbf ab 6.15, Ankunft 22 Uhr. Veranstalter Stadt Passau.
INFO: Passauer Eisenbahnfreunde e.V., PF 2162, 94011 Passau.

16./17. 7. Modellbahnausstellung
Spur 0, Am Hauptgüterbahnhof Zufahrtstr. C, Braunschweig. Öffnungszeiten: Samstag 14 bis 17 Uhr, Sonntag 10 bis 12 Uhr und 14 bis 17 Uhr.
INFO: MEC Braunschweig e.V., Tel: 05306/4229.

18. 6 Fahrzeugausstellung
und Sonderzugverkehr am Bahnhof Torgelow; Dampfpendelfahrten Torgelow–Ückermünde mit Lok 64 491.

7.–10. 7. Eisenbahnfest
Fahrten mit Traditionszug „Letzte Personenzugfahrten der Neubrandenburg–Friedländer Eisenbahn", Dampflokschau am Bahnhof Friedland.
Fahrkartenvorverkauf hat begonnen.
INFO: Büro 750-Jahr-Feier, R. -Breitscheid-Str. 5, 17098 Friedland, Tel: 039601/20354.

10. 7. Sonderfahrt
von Leipzig Hbf noch Rochlitz und zurück mit Lok 52 8154. Leipzig Hbf ab ca. 18 Uhr. Fahrpreis:
Erw.: 40,- DM, Kinder bis 12 Jahre: 20,- DM, Studenten, Rentner, Arbeitslose: 25,- DM, Familien: 110,- DM. Autoverfolger erhalten genauen Fahrplan bei Einsendung von 30,- DM. Fahrkartenvorbestellung bis 15. 6. an: Thilo Gruber, Dorfstr. 4, 04425 Taucha bei Leipzig.

6. 8. Sonderfahrt
Hamburg Hbf.–Lübeck–Malente–Gremsmühlen und zurück, mit Lok 042 271-7 und hist. Wagen des VM Nürnberg; Pendelfahrten am 6. 8. Malente–Gremsmühlen–Lütjenburg und zurück; Malente–Gremsmühlen– Kiel Hbf. und zurück.; 27. 8. Hamburg–Bad Doberan und zurück mit Lok 042 271-7 und hist. Wagen VM Nürnberg.
INFO: Rendsburger Eisenbahnfreunde e. V., Brückenstr. 2, 24537 Neumünster, Tel: 04321/16672.

6./7. 8. Internatinales Treffen
der Dampfmodellbauer von 10 bis 17 Uhr auf dem Marktplatz und Messeplatz in 27432 Bremervörde.
INFO: Zeitschrift das dampf modell, Tel: 04102/31103, Fax: 04102/81787.

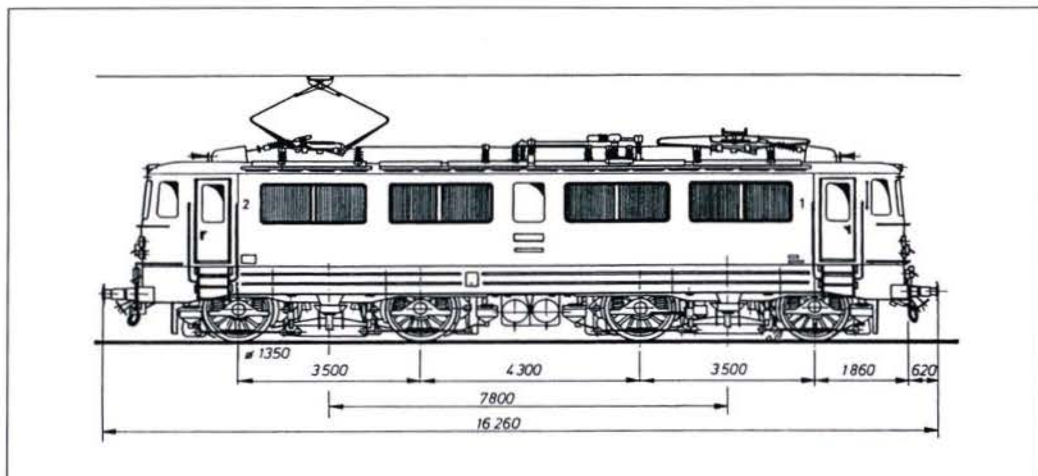
7. 8. Foto-Leereisezug
mit 03 2204 von Oebisfelde nach Magdeburg Hbf. und zurück.
INFO: Altmärkische Eisenbahnfreunde e. V., Karl-H. Siebke, Wilhelm-Thomas-Str. 5, 38513 Gifhorn.

27. 8. Foto-Sonderfahrt
mit hist. Ellok auf der Extertalbahn, Bustranfer nach Bösingfeld vom Bf. Lage.
INFO: AG Schienenverkehr Münsterland e. V.,
M. Schumann, Gertrudenstr. 18, 48149 Münster.

Noch bis 31. Oktober 1994 ist im Localbahn Museum Bayerisch Eisenstein die Ausstellung „150 Jahre Eisenbahnen in Schlesien zu sehen. Geöffnet ist das Museum: Di: 14–18 Uhr; Mi bis So 10–12 Uhr und 14–18 Uhr.

DB 109 003 – 109 042

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33;



Ausgewählte Daten:
Radsatzanordnung Bo'Bo' • Stromsystem 16 ⅔ Hz, 15 kV • Höchstgeschwindigkeit 120 km/h • größte Anzugsfahrkraft 216 kN • Dauerleistung 2740 kW • Dienstmasse 82,5 t • Treibraddurchmesser 1350 mm • Steuerung: motorbetriebenes Nocken- und Feinschaltwerk, 14 Fahrstufen

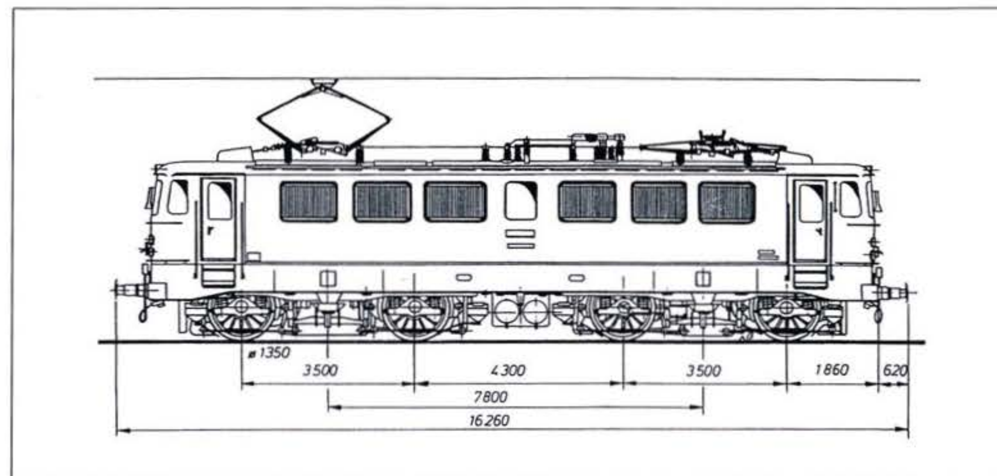


Prototyp 211 001, ab 11. Oktober 1993 Museumslokomotive 188 115, im bordeauxrot-grauem Design mit schmalen Seitenstreifen am 14. August 1988 auf dem Leipziger Hauptbahnhof.

Foto: Bäzold

DB 109 043 – 109 096

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33;



Ausgewählte Daten:
Radsatzanordnung Bo'Bo' • Stromsystem 16 ⅔ Hz, 15 kV • Höchstgeschwindigkeit 120 km/h • größte Anzugsfahrkraft 216 kN • Dauerleistung 2740 kW • Dienstmasse 82,5 t • Treibraddurchmesser 1350 mm • Steuerung: motorbetriebenes Nocken- und Feinschaltwerk, 14 Fahrstufen



Die einstige 211 052 und heutige 109 052 mit scharlachrot-grauem Testanstrich und breiter Hellelfenbein-Bauchbinde, ausgerüstet für Doppeltraktion, am 11. August 1972 auf dem Leipziger Hauptbahnhof.

Foto: Bäzold

DB 109

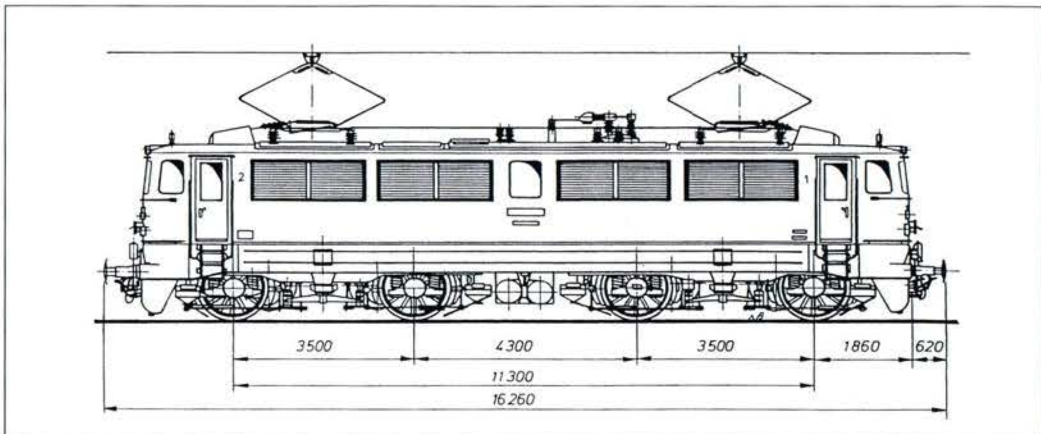
Ende der fünfziger Jahre benötigte die DR für ihr weiteres Elektrifizierungsprogramm eine Neubau-Elektrolok. Nachdem eine Lizenznahme der E 10'/E 40 der DB scheiterte, entwickelte sie mit den LEW Hennigsdorf eine Bo'Bo'-Lokomotive: die Schnellzuglok E 11 und die weitgehend bauartgleiche Personen- und Güterzugvariante E 42. Die Prototypen E 11 001 und E 11 002 wurden Anfang 1961 in Dienst gestellt. Nach ihren weitgehend positiven Testeinsätzen folgten ab Dezember 1962 die Serienloks E 11 003 bis E 11 042. Anschließend erhielt die E 42 den Vorzug. Erst ab 1970 folgten weitere Schnellzugloks, bereits mit der neuen Bezeichnung 211 043 bis E 211 051. Die vorhandenen Maschinen wurden ab 1. Juli 1970 in 211 001 bis 211 042 umgezeichnet. Bis Ende 1976 beschaffte die DR 95 Maschinen. Das Raw Dessau baute 1972 die Unfallok E 11 004 als 211 056 wieder auf.
Seit dem 1. Januar 1992 haben die noch vorhandenen Maschinen die Betriebsnummern 109 001 bis 109 096.

Die 109 befördern 565-t-Züge in der Ebene mit 120 km/h und 590-t-Züge auf 10 ‰ Steigung mit 100 km/h. Sie waren das Rückgrat des Schnellzugdienstes bis Ende der siebziger Jahre auf nahezu allen elektrifizierten Strecken der DR, hatten aber auch Personen- sowie gelegentlich Güter- und Güterexpresszüge am Haken. Die Maschinen mit Wendezugsteuerung beförderten S-Bahn- und Vorortzüge in den Großstädten und Industriezentren. Zu ihnen gehörten von 1985 bis 1990 vier umgebaute 242 (BR 211.1) für den Wendezugbetrieb auf dem Berliner Außenring. Ab 1988 für Doppeltraktion ausgerüstete Maschinen wurden als Unterbaureihe 211.8 bezeichnet.
Die Baureihe 243, heute 143, verdrängte Mitte der achtziger Jahre die Maschinen der Baureihe 211 aus dem Schnell- und Wendezugdienst sowie auf die nördlicheren Strecken. Zwischen 1985 und 1991 wurden 22 Maschinen der Baureihe 242, heute 142, umgebaut. Der Verkehrsrückgang nach der deutschen Vereinigung hat auch die Ausmusterung von Lokomotiven der Baureihe 109 zur Folge.

D. Bäzold

DB 109 001, 109 002

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N
Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten:
Radsatzanordnung Bo'Bo' • Stromsystem 16 ²/₃ Hz, 15 kV • Höchstgeschwindigkeit 120 km/h • größte Anzugsfahrkraft bei Anlieferung 220 kN • Dauerleistung 2600 kW (ab 1974: 2740 kW) • Dienstmasse 82,5 t • Treibraddurchmesser 1350 mm • Steuerung: motorbetriebenes Nocken- und Feinschaltwerk, 14 Fahrstufen



Die Lokomotive 211 032 im blau-gelben Look der Leipziger S-Bahn, in dem sie mit zwei anderen Maschinen nur kurze Zeit in Betrieb war, im August 1970 in Hp Leipzig Ost. Foto: Bäzold



Erste Serienlokomotive 211 003, heute 109 003, in grün-schwarz-rotem Anstrich mit vier Doppel-Lüftungsgittern sowie Wendezug- und Doppeltraktionseinrichtung am 9. September 1972 auf dem Leipziger Hauptbahnhof. Foto: Bäzold

VORSCHAU



TEST: Rivarossi brachte *die sechsfach gekuppelte württembergische K aufs Produktionsband, MEB bringt sie aufs Testgleis. Eine Vorabaussage können wir nicht treffen, denn sie dreht noch ihre Runden. Bleiben wir also gemeinsam aufs Ergebnis gespannt.*



Was treibt die 1044 206 *der ÖBB in Frankfurt am Main? Testfahrten? Angemietet? Alles denkbar und möglich, doch die Wahrheit lautet: Regelbetrieb! Es gibt extreme Lokomotivlangläufe bis tief nach Deutschland und über Deutschlands Grenzen hinaus. Wir haben sie aufgelistet.*

Heft 7/94 ist ab 6. Juli im Handel!

Impressum

MODELL EISENBAHNER

Redaktionsanschrift
Borkumstraße 2 • 13189 Berlin
Briefpost: Postfach 28, 13161 Berlin
Telefon: 47805-0
Pakete und Päckchen:
Borkumstraße 2, Paketausgabe,13189 Berlin

Telefon: (030) 47 805 0
Telefax: (030) 47 805 131

Redaktion
Fritz Borchert (Chefredakteur) 47 805 118
Rainer Ippen (Test, Technik) 47 805 136
Georg Kerber (Modell) 47 805 132
Gisela Neumann (Leser-Service) 47 805 119
Jörg Lübben (Chef vom Dienst) 47 805 135

Abo Service
Helga Olboeter 47 805 233

Bild
Andreas Stirl

Layout & Satz
GRAFIKSTUDIO MANN





Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2 • Postfach 28
13161 Berlin
Telefon: 47 805 100 • Telefax: 47 805 250

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher • Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2, 13189 Berlin
Telefax: (030) 47 805 250

Anzeigenverkauf
Doris Hartmann
Telefon: (030) 47 805 235
Anzeigenabwicklung: Jutta Zehe
Telefon: (030) 47 805 225

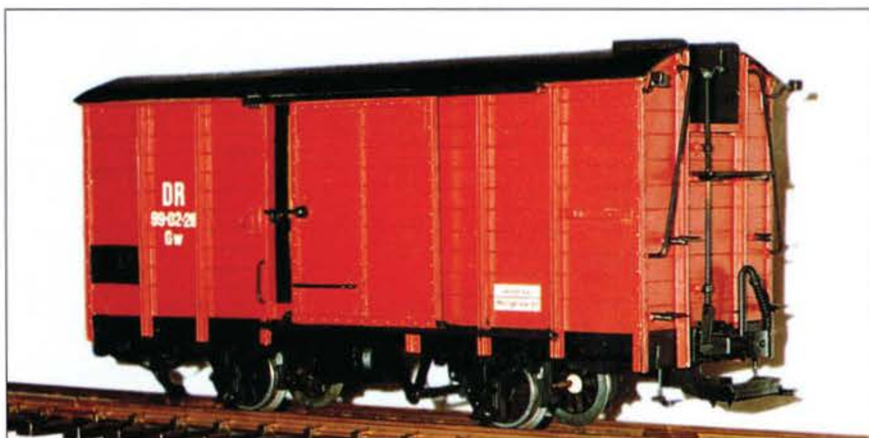
Anzeigenpreise
Preisliste Nr. 12, gültig ab 1/94
Der ModellEisenBahner erscheint monatlich.

Reproduktion
City Repro Berlin

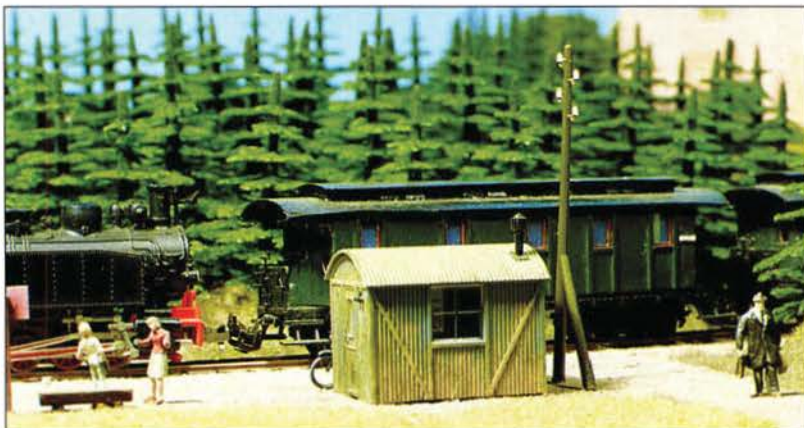
Druck
Grafischer Großbetrieb Pößneck



Lokomotivparade? *Mitnichten, Leipziger S-Bahnzüge in Ausgangsstellung zur nachmittäglichen Zugfolgeverdichtung im September 1974. Vor 25 Jahren begann der Betrieb. Dieter Bäzold war ein ständiger Beobachter.*



Güterwagen in Reichsbahnmanier *sind in den Katalogen der Großserienhersteller selten zu finden. Horst Winkelmann aus Zwickau griff zur Selbsthilfe und zum Werkzeug und baute LGB-Wagen in Reichsbahnfahrzeuge um.*



Per Schiene kann *man schon seit 1972 weder nach Wuitz noch nach Mumsdorf fahren. Dafür fährt eine Leipziger Modellbahngruppe um so eifriger auf ihrer H0m-Anlage nach Motiven der Gera-Pforten-Wuitz-Mumsdorfer Schmalspurbahn. Wir stellen die Anlage vor.*

DIE 232 – CLASSIC

Ende Juni gibt's die 232 von ROCO. Als Classic-Modell in bester Tradition des Hauses.

Mit dem bewährten, servicefreundlichen Antriebskonzept. Mit großer Schwungmasse und perfekten



Laufeigenschaften. Mit einer zukunftsweisenden Digital-Schnittstelle. Mit einer exakt maßstäblichen Detaillierung zum Anfassen und dem guten Gefühl ein Qualitätsprodukt „Made in Austria" in Händen zu halten.

Mit einem Satz: Die brandneue 232 – Classic von ROCO spielt nicht mit dem Machbaren, sie macht das Spiel!

Art. Nr. 43704

Art. Nr. 43944



Abbildung Vorserienmuster

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges.m.b.H. & Co. KG
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau (SG)
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

